Dziś 12 stron WARSZAWA, PONIEDZIAŁEK, 29 LIPCA 1946 R. (A) **Cena numeru 2 złote**
Nr. 206 (606) ROK 52

NIECH ŻYJE RZĄD ROBOTNICZY i WŁOŚCIAŃSKI

REDAKCJA przyjmuje interesantów od godz. 12 do 2 popołudniu

ADMINISTRACJA czynna od godziny 8 do 18

Konto w Banku „Społem" Oddz. w Warszawie Nr. 195
Konto w P. K. O. Nr. I-980

ROBOTNIK

CENTRALNY ORGAN P.P.S.

PROLETARJUSZE WSZYSTKICH KRAJÓW ŁĄCZCIE SIĘ!

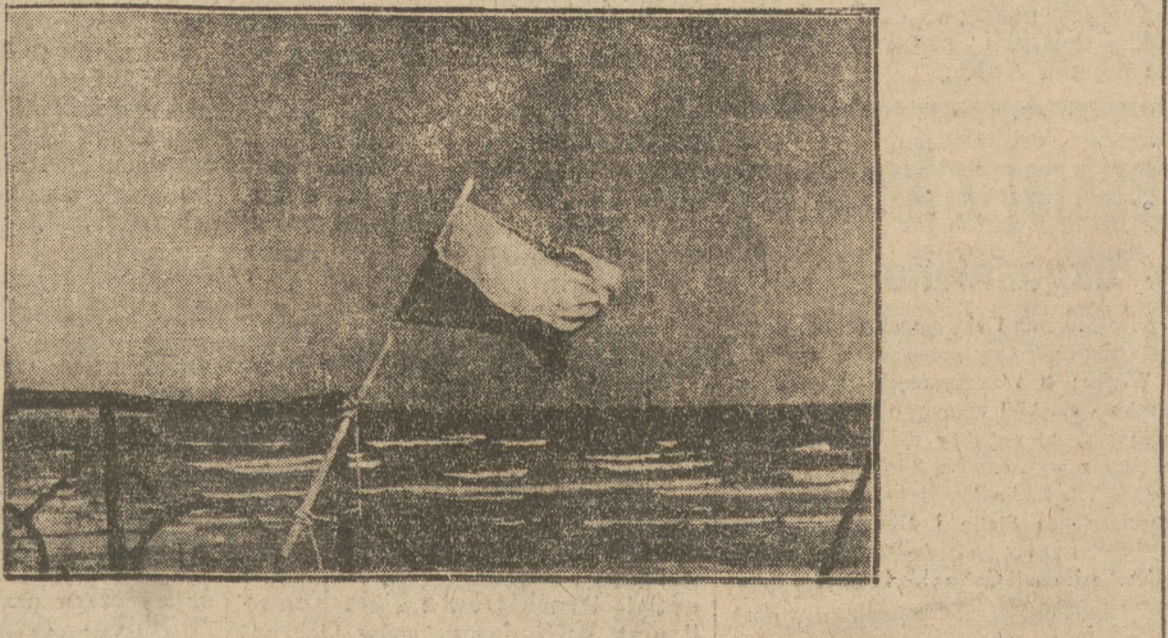
Wydawca: Rada Naczelna P. P. S.

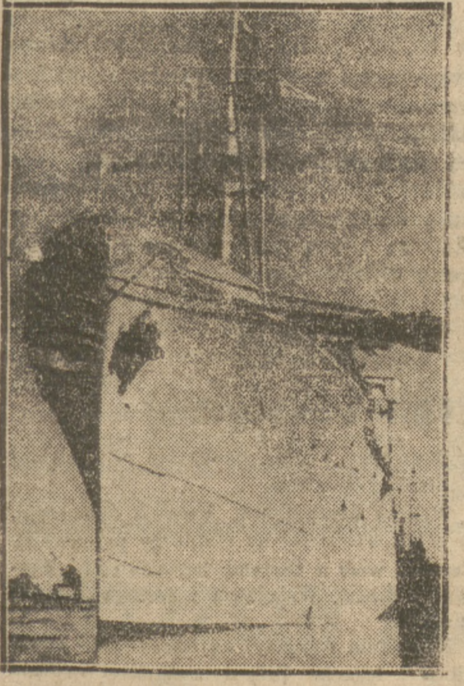
NIECH ŻYJE SOCJALIZM!

Redakcja i Administracja: WARSZAWA Al. Jerozolimskie 121

TELEFONY:
Redaktor Naczelny 8.85-01
Sekretarz Redakcji 8.85-02
Administracja Wydawnictwa 8.85-04
Kierownik Wydawnictwa 8.85-05
Zarząd Drukarni 8.85-06
Drukarnia 8.79-61

Na Święto Morza

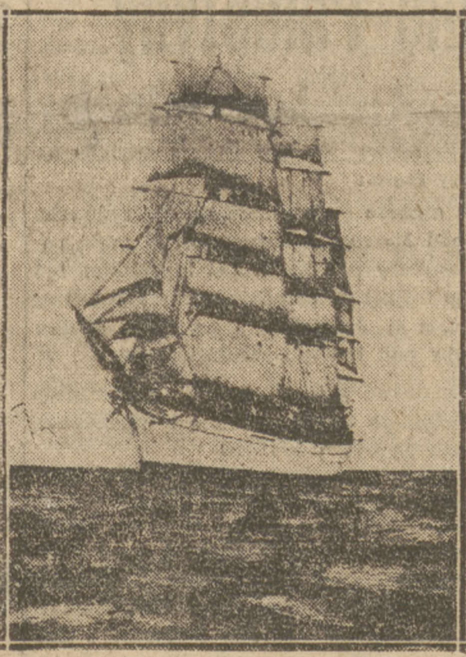




M/S „Sobieski"



Ślubujemy wierność morzu!



„Dar Pomorza"

Od Elbląga do Szczecina

„Każdemu panu i narodowi więcej na morskiem państwie zależy, niźli na ziemskiem. Kto ma państwo morskie, a nie używa go, albo da sobie wydzierać, wszystkie pożytki od siebie oddala, a wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego — niewolnikiem się staje, z bogatego — ubogim".

(Biskup i senator Dymitr Solikowski r. 1573).

W bogatej, a jakże tragicznej historii naszego Narodu i Państwa, mieliśmy okresy wzlotów wspaniałych i rozkwitu i były okresy wojen, obcej nad nami przemocy, rozdarcia Narodu, upadek niepodległości i wiekowej niewoli.

Bywały okresy, których bohaterstwem Narodu była tylko nadzieja, serce kojąca i wiara, budząca ducha do walki o lepszą przyszłość człowieka, o wielkość i samoistność Narodu.

Bywały okresy tak wspaniałego romantyzmu, że jego myśl prorocza wyprzedzała czas i ludzi, żarzyła serca i sposobiła Naród do czynów, których bezmiar poświęcenia i ofiar, odwagi i bohaterstwa zadziwiał świat, budził zachwyt i szacunek nawet u wroga.

Bywały okresy nielegalnej pracy i zbrojnych czynów, narodowych powstań i walki o powrót utraconej wolności, o życie dla wolnego i szczęśliwego narodu.

Ale bywały także okresy narodowej zdrady, była Targowica, była samolubna szlachta i konserwatywny, zachowawczy prezes, wyklinający rwącego się do czynu Kordiana, prezes — wstecznik, gaszący „dobrymi" rady gorący płomień buntu przeciwko niewoli i niesprawiedliwości, przeciwko rewolucji, niosącej Narodowi i Państwu wolność, postęp i demokrację.

Był okres, w którym poeta słowem uzbrajał tchórzliwe serca Narodu, by na sile i woli zjednoczonego społeczeństwa budować ideał nowego państwa i prawdziwe szczęście człowieka.

A w tym samym czasie szła przez wsie i miasta złośliwa propaganda, powtarzająca szeptem: **„lepiej niech nie będzie żadnej Polski, niżby ona miałaby być inną, niż ja sobie ją wyobrażam"**.

Z posiewu wiary, w nową Polskę, zrodził się czyn, powstała armia, odradza się państwo i rozpoczynamy start do nowego życia w granicach odrodzonej Ojczyzny. Wracamy na Wybrzeże, na Bałtyk, do Gdańska i Gdyni.

Zdobyliśmy nowe tereny i nowe miasta. Doszliśmy do Odry. Jesteśmy panami nie tylko Wybrzeża, lecz wielkiego i pełnego morza. Posiadanie 500-set kilometrowego wybrzeża i portów, zmusza do twórczej pracy nad przebudową państwa, stawia zadanie przestawienia i uwspółcześnienia naszej myśli politycznej z lądowej na morską i rodzi potrzebę realizowania wielkich planów gospodarczych w oparciu o morze i przy wyzyskaniu wszystkich elementów, które wiążą pracę portów z pracą na morzu.

Trzeba nam uczuciowy stosunek do morza, jaki żyje w duszach i sercach naszego społeczeństwa, przekuć na realizm i musimy do tej wielkiej pracy wezwać cały Naród, ażeby prawda, którą my rozumiemy, stała się powszechną, narodową. Każdy obywatel musi znać ową prawdę, że Wybrzeże — to nie tylko sezon letni i wypoczynek, lecz praca, ciężka i odpowiedzialna praca. Praca nad odrabianiem błędów przeszłości i praca nad tworzeniem i mnożeniem bogactw naszego Narodu.

Nie chcemy płakać, jak poeta, i za nim powtarzać: „Wisło, nie Polak z Ciebie wodę pije", ale chcemy, ażeby Wisłą i Odrą, koleją, wozem i autem szły nieprzerwane transporty z bogactwami naszej Ziemi, produktami naszych kopalń i naszych fabryk, tworzywem naszych umysłów i naszych rąk na daleki świat. Bo morze nie tylko łączy narody, lecz pozwala na wzajemną wymianę wszelkich dóbr ludzkiej wytwórczości.

Tu, na Wybrzeżu, poczyna się imię Polski ,tu rodzi się Jej wielkość i stąd poprzez wody wszystkich mórz i oceanów wypływa sława Białego Orła, a pływające ambasady — statki rozwożą po świecie prawdę o nieśmiertelności naszego Narodu, o zdolności organizacyjnej naszego Państwa, o bogactwie naszej Ziemi, o wielkości naszego przemysłu ,o pracowitości naszego chłopa, robotnika i pracującej inteligencji.

Jeżeli przed wojną istnienie jednej tylko Gdyni - portu wysunęło tonażem przeładunku port nasz na pierwsze miejsce na Bałtyku, wyprzedzając takie porty jak Gdańsk, Królewiec i Szczecin, jeżeli do wojny niemieckie koleje musiały w ciągu jednego roku dokonywać rewizji taryf na przeładunek towarowy dla zatrzymania rudy w Szczecinie, bawełny dla Hamburga i Bremy, pomyślcie, jakie perspektywy i jaka wspaniała przyszłość przed nami, jeżeli odbudujemy nasze porty, udoskonalimy i uzbroimy je technicznie ,usprawnimy przeładunek, zorganizujemy pracę, planowo zagospodarzymy i umiejętnie pokierujemy polityką morską i polityką międzynarodowej wymiany.

Morze ma to do siebie, że uczy współżyć ze wszystkimi, w niebezpieczeństwie nakazuje nieść pomoc nawet wrogom, a w pracy — hartuje i uodparnia na wszelkie przeszkody i trudności. Ważne, by mimo burz i sztormów, wichrów i deszczów, bez względu na mróz i spiekotę, płynący statek był zawsze pod parą i ażeby kompas wskazywał zawsze dobry kierunek rejsu — do macierzystej przystani, która każdego Polaka po wsze czasy witać musi słowami prawdy o Polsce .

Tu żyje i tu panuje Polska pracująca, Niepodległa i Suwerenna. Demokratyczna i Sprawiedliwa.

r.

Większość delegacji przybyła do Paryża

Jutro otwarcie konferencji pokojowej

Sprawy procedury na pierwszy ogień

PARYŻ (SAP). Już tylko 24 godzin dzieli nas od chwili, kiedy francuski premier ministrów Bidault — otworzy w poniedziałek konferencję pokojową.

Dziś spodziewany jest przyjazd Bevina, przewodniczącego angielskiej delegacji. Byrnes — sekretarz Stanów Zjednoczonych, wylatuje z Waszyngtonu dziś popołudniu.

DELEGACJA RADZIECKA

Na czele delegacji radzieckiej na konferencję pokojową będzie stał Mołotow z Wyszyńskim jako swym zastępcą. Poza tym w skład delegacji wchodzą Gusiew, ambasador radziecki w Londynie, Bogomołow, ambasador w Paryżu i Nowikow — ambasador w U. S. A. Po raz pierwszy figurować będą wśród delegatów radzieckich ministrowie spraw zagranicznych Litwy, Estonii i Łotwy.

Pierwszym zadaniem konferencji w poniedziałek będzie ustalenie zasad procedury. Panuje ogólne mniemanie, że ostatnie rozmowy Wielkiej Czwórki przyczynią się w ogólnych zarysach do stworzenia generalnego Komitetu, który będzie współpracował z komisjami — z tym, że głosowanie odbywać się będzie przez zwykłą większość w kwestiach proceduralnych, a przez 2/3 większości w kwestiach zasadniczych.

OŚWIADCZENIE BYRNESA

WASZYNGTON (SAP). Na prasowej konferencji przed wyjazdem Byrnesa do Paryża oświadczył on, że Stany Zjednoczone będą popierały zasadę, iż każde państwo małe czy duże, będzie mogło przedstawić swój punkt widzenia na traktaty z państwami b. satelitami osi.

POLICJA CZUWA

PARYŻ PAP.. Policja paryska zastanawia się nad zwiększeniem bezpieczeństwa w Paryżu w związku z przyjazdem delegacji 21 państw na konferencję pokojową. Wydano już pewne zarządzenia ze względu na to, że szereg delegacji przybyło już do Paryża. Zastępcy ministrów spraw zagranicznych Wielkiej Czwórki mają odbyć posiedzenie przed konferencją w sobotę rano.

Przybywszy na to jałowe wybrzeże, budujemy portowe paliszcza, wprawiamy w ruch nowe koleje, prowadzimy poprzez błota bite drogi i zbogacamy mieszkańców.

Stefan Żeromski

Prokuratorzy w Norymberdze oskarżają:

Czy mogą liczyć na pobłażliwość ludzie, którzy przyczynili się do takich zbrodni?

HAŃBA XX STULECIA

NORYMBERGA. — Naczelny prokurator Trybunału Jackson w Norymberdze, w swojej mowie oskarżycielskiej określił rządy hitlerowskie jako hańbę XX stulecia. Prześladowanie Żydów nazwał potwornością ludzkości; na skutek tego prześladowania zginęło 6 milionów Żydów i obecnie Żydzi jako naród w Europie właściwie przestali istnieć. Niestety, główni winowajcy tej straszliwej zbrodni ludzkości nie żyją. W zakończeniu Jackson domagał się, aby wszystkich przywódców ruchu nazistowskiego uznać za winnych.

WYROZUMOWANA ZBRODNIA

NORYMBERGA (SAP). Po prokuratorze amerykańskim zabrał głos generalny oskarżyciel brytyjski Shawcross. Rozpoczął on od potępienia oskarżonych przywódców hitlerowskich słowami oskarżonego Franka: „tysiące lat upłyną a wina Niemiec nie będzie wymazana" w tej wojnie brutalnej, prowadzonej wbrew wszelkim uroczystym zobowiązaniom i traktatom, zginęło 10 mil. żołnierzy. Ale nie to było największą zbrodnią — mówi prokurator — zginęło ponad to 12 milionów niewinnych mężczyzn, kobiet i dzieci nie w walce lecz w zimno wyrozumowanej próbie wyniszczenia narodu i ras całych, zniszczenia tradycji, instytucji oraz samego istnienia wolnych i oddawna istniejących państw.

Twierdzenia adwokatów niemieckich o bezpodstawności tych oskarżeń, wynikającej, z faktu, że prawo nie obowiązuje wstecz, — nie mają żadnego uzasadnienia, jako że Niemcy były sygnatariuszami konwencji w La Haye i w Genewie. Mimo to stosunek Niemców do jeńców wojennych był zaprzeczeniem powyższych konwencji. Specjalne polecenia zakazywały traktowania jeńców radzieckich, jako jeńców, którym przysługują uprawnienia konwencji międzynarodowych. Najmniejszy objaw niesubordynacji ze strony jeńców radzieckich miał być karany z całą brutalnością, nawet przy użyciu broni palnej.

NIE ŻOŁNIERZE — LECZ MORDERCY

NORYMBERGA (SAP). Prokurator brytyjski Shawcross kontynuuje mowę oskarżycielską. Twierdzi on, że żaden rozkaz nie mógł rywalizować w brutalności i podłości z rozkazem Hitlera z 7 grudnia 1941 roku — dotyczącym obozów koncentracyjnych i znanym jako „Nacht und Nebol" — noc i mgła. Dane były dyrektywy, by ludzi, których stracenie z jakichkolwiek powodów nie mogło być dokonane doraźnie — przewozić do obozów w Niemczech, bez dania im możliwości jakiejkolwiek komunikowania się ze światem.

Nie było łatwym — mówi Shawcross — zrozumieć cierpienia i terror, w którym żyły ludy Europy przez długie lata podboju. Przecież Frank powiedział: „Będziemy mieli litość tylko dla niemieckiego narodu, dla nikogo więcej w świecie". A nie mieli litości nawet dla własnego narodu.

Jeśli istnieje jakakolwiek wątpliwość, że wojska niemieckie były dowodzone przez bezlitosnych morderców, a nie przez uczciwych żołnierzy, to usuną tę wątpliwość fakty okropnego bezwzględnego postępowania, z jakim spotykał się każdy najlżejszy ruch partyzancki. I nikt z tych, którzy znajdują się tu na ławie oskarżonych, nie może zaprzeczyć, że nie wiedział, iż wojska niemieckie były uczone zabijać mężczyzn, kobiety i dzieci w całej Europie.

20 MILIONÓW ZAMORDOWANYCH

W dalszym ciągu swego przemówienia Shawcross mówi o tym, że jeśli uratowała się minimalna ilość Żydów z komór gazowych, to sprawiła to nagląca potrzeba rąk roboczych. Masakra Żydów w Oświęcimiu i innych obozach koncentracyjnych stała się „prawdziwym przemysłem". Czy może liczyć na pobłażliwość człowiek, który chociażby pośrednio przyczynił się do takich zbrodni — zapytuje prokurator.

„Oskarżeni — mówi prokurator — wpajając narodowi niemieckiemu swoją ideologię, wytępili w nim wszelkie uczucia litości". — Fakt, że jedni są mniej winni, niż inni, nie zmniejsza winy tych, którzy spowodowali śmierć przeszło 20 milionów ludzi...

W zakończeniu swej mowy prokurator żąda nie tylko ukarania winnych, ale stwierdza, że sprawiedliwość musi odnieść zwycięstwo nad złem.

RIBBENTROP MDLEJE

NORYMBERGA (PAP). W czasie wygłaszania przemówienia prok. Shawcross'a Ribbentrop, którego Jackson obdarzył epitetem „handlarzem oszustwa" — a Shawcross nazwał „pospolitym mordercą, narówni z resztą oskarżonych" o mało nie zemdlał. Sąsiedzi jego Goering i Keitel nie zwracali najmniejszej uwagi na jego rozpaczliwą reakcję. Były „generalny gubernator" siedział cały czas blady i szeptał coś do sąsiada Alfreda Rosenberga.

Bevin zaniemógł Attlee na czele delegacji brytyjskiej

LONDYN (SAP). Brytyjski minister spraw zagranicznych Bevin poważnie zaniemógł. Wydaje się, że bezpośrednią przyczyną nagłej niedyspozycji jest przepracowanie. Najbliżsi współpracownicy ministra podkreślają, że Bevin w ciągu ostatniego roku pracował po 14 godzin dziennie. Doktorzy polecili mu tygodniowy odpoczynek.

Wobec niemożności udania się na konferencję pokojową do Paryża, brytyjskiej delegacji przewodniczyć będzie premier Attlee.

Powrót delegacji czeskiej z Moskwy

Wszystkie sprawy uzgodniono

LONDYN. Delegacja czechosłowacka wróciła z Moskwy do kraju. Na lotnisku w Pradze premier Gottwald powiedział, że wizyta została uwieńczona zupełnym powodzeniem.

Ogłoszono wczoraj w Moskwie i Pradze oficjalny komunikat z rezultatów rozmów ministrów Czechosłowackich w Moskwie. — Głównymi punktami zawartego porozumienia są: 1) przekazanie Czechosłowacji niemieckiej fabryki benzyny i szeregu aktywów niemieckich, 2) pożyczka dla Czechosłowacji na uzbrojenie i ekwipunek armii; 3) poparcie roszczeń Czechosłowacji w stosunku do Węgier; 4) rozstrzygnięcie kwestii radziecko - czeskiej umowy o współpracy, uwzględniającej potrzeby rządu czeskiego w związku z wykonaniem 2-letniego planu.

LONDYN. Radio Moskiewskie ogłosiło, że Generalissimus Stalin i Minister Mołotow, otrzymali wyrazy podziękowania od Premiera Czechosłowacji Gottwalda i Ministra Spraw Zagranicznych Massaryka.

Decyzja o podziale Palestyny

zapadła na konferencji w Londynie

LONDYN. Anglo - amerykański Komitet Rzeczoznawców dla Spraw Palestyny zakończył swe prace i złożył raport rządowi brytyjskiemu i amerykańskiemu. Szczegóły resortu będą ujawnione dopiero przez premiera Attlee w przyszłą środę w Izbie Gmin podczas debat nad zagadnieniem palestyńskim.

PODZIAŁ NA 4 CZĘŚCI

LONDYN. (SAP). Na temat londyńskich rokowań w sprawie Palestyny krąży w Londynie kilka wersji. Według jednej rzeczoznawcom brytyjskim udało się pozyskać kolegów amerykańskich dla tezy, według której Palestyna miałaby być podzielona na cztery części:

1) arabska — na zachodzie, 2) żydowska — nad Morzem Śródziemnym; 3) część pozostawałaby pod mandatem brytyjskim, był by to trójkąt na południu znany pod nazwą Neguez; 4) Jerozolima i najbliższe okolice byłyby pod kontrolą międzynarodową.

Ostateczne granice państwa żydowskiego i arabskiego byłyby ustalone w rozmowach między Żydami i Arabami.

STANOWISKO USA

WASZYNGTON (SAP). Minister Byrnes oświadczył wczoraj wieczorem, że rzeczoznawcy brytyjscy i amerykańscy, rozważając problem Palestyny, doszli do stwierdzenia konieczności podziału Palestyny, jako jedynego rozwiązania.

Zapytany na temat projektowanej konferencji, w której wzięliby udział Arabowie i Żydzi, Byrnes oświadczył, że St. Zjedn. nie otrzymały dotychczas zaproszenia na taką konferencję.

Rozmowy rządu z opozycją

nie zmieniły sytuacji w Grecji

MOSKWA (PAP). Agencja Tass donosi, że premier grecki Tsaldaris odbył konferencję z przywódcami opozycyjnych partii parlamentarnych.

Konferencja nie wniosła żadnych zmian do istniejącego stanu rzeczy, gdyż i rząd i opozycja pozostały nadal przy swoich poglądach na sytuację w Grecji.

PRZECIW ROBOTNIKOM

ATENY (SAP). Minister pracy Stratos zażądał od biura wykonawczego greckich związków zawodowych złożenie na jego ręce dymisji w ciągu 48 godzin. Min. Stratos twierdzi, iż osoby wchodzące w skład biura wykonawczego, nie są zdolne do reprezentowania klasy robotniczej".

ATENY (SAP). Wczoraj zebrali się tu kierownicy Związków Zawodowych. Został uchwalony protest przeciwko arbitralnemu postępowaniu rządu, który chce rozwiązać związki greckie i apeluje do Światowej Federacji Związków Zawodowych z prośbą o interwencję w tej sprawie.

Triest — to sprawa Włoch i Jugosławii

Togliatti o decyzii 4-ch ministrów

RZYM. (PAP.). Na posiedzeniu Zgromadzenia Konstytucyjnego wygłosił przemówienie przywódca włoskiej partii komunistycznej Togliatti. Togliatti wyraził swą solidarność z programem nowego rządu, od którego zależeć będzie utrzymanie ustroju demokratycznego, a nawet samej republiki. Podkreślił on konieczność współpracy między partiami. Zasadę lojalnej współpracy pogwałcili — zdaniem mówcy — chrześcijańscy demokraci, zagarniając większość w rządzie wbrew rzeczywistej proporcji sił, dającej przewagę koalicji socjalistyczno - komunistycznej.

Odnośnie polityki zagranicznej nazwał ją szkodliwą propagandą antyradziecką, prowadzoną przez włoskie ugrupowania prawicowe i wystąpił jako zdecydowany przeciwnik wszelkich bloków. Togliatti wyraził przekonanie, że decyzje czterech ministrów w sprawie Triestu są następstwem „spuścizny po faszyzmie" i że kwestia powinna być załatwiona na podstawie „rozmów bezpośrednich między Włochami a narodami Jugosławii'.

Angielska wolność prasy

LONDYN. Minister Morrison obiecał delegacji Związku Dziennikarzy, że przedstawi premierowi i rządowi brytyjskiemu żądanie w sprawie mianowania komisji królewskiej do zbadania wolności prasy.

Narodowy Związek Dziennikarzy oświadczył, że wolność prasy nie może być naruszona przez skupienie dzienników w rękach dwóch lub trzech potężnych przedsiębiorstw handlowych.

— „Ansa" informuje, że w Taranto został aresztowany dyrektor tygodnika „Risorgere" Cataldo Prieri za opublikowanie artykułu, zawierającego apologię faszyzmu i Mussoliniego.

— Angielskie władze wojskowe podały do wiadomości, że wyspa Helgoland, dawna baza niemieckiej marynarki wojennej, zostanie całkowicie zburzona, aby nigdy nie mogła odegrać roli wojennej.

Polska dziękuje Zw. Radzieckiemu za życzenia z okazji Święta Odrodzenia

Prezydent KRN Bolesław Bierut, przesłał następującą depeszę, dziękując za życzenia otrzymane w dniu Święta Odrodzenia.

Do Przewodniczącego Rady Najwyższej ZSRR p. Szwernika w Moskwie

„Proszę o przyjęcie moich najserdeczniejszych podziękowań za życzenia, nadesłane mi w dniu Święta Narodowego przez Pana, Panie Prezydencie i zaprzyjaźnione narody ZSRR."

Premier Rządu Jedności Narodowej tow. E. Osóbka - Morawski przesłał następujące podziękowanie za życzenia z okazji Święta Odrodzenia:

Do generalissimusa Józefa Stalina — w Moskwie.

„W imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej i moim własnym, dziękuję za życzenia nadesłane w dniu Święta Narodowego na moje ręce dla Narodu Polskiego i Rządu Jedności Narodowej".

Minister Spraw Zagranicznych W. Rzymowski, przesłał następującą depeszę:

Do Ministra Spraw Zagranicznych ZSRR W. Mołotowa — w Moskwie.

„Przesyłam najlepsze podziękowania za życzenia pomyślności dla Rzeczypospolitej Polskiej nadesłane w Dniu Święta Narodowego".

Pożar na M/S Batory

unieruchomi statek na kilka miesięcy

Biuro GAL w Gdyni otrzymało depeszę z Londynu, zawiadamiającą, że w piątek 26 bm. o godz. 3-ciej nad ranem wybuchł pożar na M/S Batory, znajdującym się na stoczni w Antwerpii. Ogień powstał w kabinie radiotelegraficznej i rozprzestrzenił się na pomieszczenia oficerskie, mostek i jedną sekcję kabin pasażerskich, które spłonęły. Pożar ugaszony został po 4-ch godzinach, przy czym władze portowe w Antwerpii wyraziły podziw dla dzielnego zachowania się załogi.

Jak wiadomo statek „Batory" miał przybyć około 18 września do Gdyni i 24 września miał zapoczątkować rejsy pasażerskie między Gdynią i New Yorkiem. Obecnie uruchomienie statku będzie musiało ulec paromiesięcznej zwłoce.

Kontrola cen chleba w Warszawie

Szereg protokółów wynikiem lustracji 100 sklepów

W dniu wczorajszym na terenie Warszawy Delegatura Warszawska Komisji Specjalnej do Walki z Nadużyciami i Szkodnictwem przy współudziale inspektorów z Biura Kontroli przy KRN, inspektorów Ochrony Skarbowej, Milicji Obywatelskiej oraz członków ORMO i Związków Zawodowych przeprowadziła kontrolę cen w sklepach spożywczych.

Akcja objęła ponad 100 sklepów. W licznych wypadkach stwierdzono pobieranie nadmiernych cen za chleb sitkowy, który zgodnie z cennikiem winien kosztować 22 złote za kg. Sporządzono szereg protokułów. W stosunku do sprzedających pieczywo po cenie paskarskiej stosowane będą kary grzywny pieniężnej, a w wypadkach poważniejszych obozy pracy przymusowej.

WSPÓŁPRACA KCZZ

Według informacji, zasięgniętych w KCZZ, związki zawodowe przystępują na terenie całego kraju do szeroko zakrojonej akcji interwencyjnej w sprawie obniżki ceny chleba, sztucznie śrubowanej przez spekulantów. Obecna cena żyta wykazuje dalszą tendencję zniżkową, w ślad za którą musi podążać obniżka ceny chleba.

Wielka afera

w Łódzkiej Centrali Tekstylnej

ŁÓDŹ (PAP). Delegatura Komisji Specjalnej osiągnęła w Łodzi nowy poważny sukces w walce ze szkodnictwem gospodarczym, wykrywając wielkie nadużycia w Łódzkiej Centrali Tekstylnej.

Według komunikatu Komisji Specjalnej, w aferę wmieszani są niektórzy pracownicy Centrali wraz z firmami, hurtowniami i kupcami z Łodzi, Wrocławia i szeregu innych miast.

Nadużycia polegały: na fałszowaniu pozycji w księgach, przyczym zamiast istotnie sprzedawanych artykułów bawełnianych — wpisywano artykuły wełniane i jedwabne, na wydawaniu przydziałów firmom fikcyjnym osobom, które nabywały artykuły sezonowe i cieszące się największym popytem oraz na handel zleceniami, które spekulanci, nie realizując ich, odsprzedawali z zarobkiem 25 — 50 proc.

Ze względu na toczące się dochodzenie wysokości nadużyć nie można jeszcze w tej chwili określić dokładnie.

Do chwili obecnej aresztowano już szereg ludzi zamieszanych w aferę. Poza tym opieczętowano kilka sklepów. alsze energiczne śledztwo jest w toku i ujawnia kolejnych wspólników tej szeroko rozgałęzionej szajki spekulantów.

Kartoteka więźniów — Polaków w Mauthausen w Polsce

Delegacja rządu francuskiego przekazała ministrowi Sprawiedliwości tow. Henrykowi Świątkowskiemu kartotekę więźniów — Polaków przebywających w obozie w Mauthausen.

Dwa wyroki śmierci

w procesie fałszerzy pięćsetek

Rejonowy Sąd Wojskowy w Warszawie wydał dziś w południe wyrok na 6-osobową bandę fałszerzy pięćsetzłotówek.

Na karę śmierci sąd skazał J. Adamczyka, zawodowego kryminalistę, który w swoim życiu przesiedział już łącznie 11 i pół roku za fałszerstwo banknotów. Karę śmierci otrzymał również E. Piotrowski, zamożny posiadacz szwalni, główna sprężyna i główny kolporter całej szajki. Stosując najwyższy wymiar kary, sąd podkreślił, iż Piotrowski wykazał maximum złej woli i zepsucia.

Oskarżeni Henryk Przyjemski, Leonard Ginziński oraz Franiciszek Kulicki — skazani zostali na kary 10-cioletniego więzienia; Konstancja Rochoń skazana została na 5 lat więzienia.

Sprawa Fischera

na warsztacie

Jak się dowiadujemy, akta sprawy kata Warszawy gubernatora Warszawy Fischera, zostały przekazane sędziemu śledczemu Skorzyńskiemu.

Wśród przekazanych dokumentów, znajdują się materiały zebrane przez Komisję do Badań Zbrodni niemieckich, dowody prześladowań duchowieństwa katolickiego i ewangelickiego oraz dokumenty stwierdzające eksterminacyjną politykę gospodarczą Niemców na terenie byłej G. G. (cz)

Dorobek gospodarczy Polski

W świetle prasy amerykańskiej

NOWY JORK. Dziennik „New York Herald Tribune" w artykule poświęconym rocznicy ogłoszenia manifestu PKWN, pisze między innymi: „Wszystkie sprawozdania z pierwszych dwóch lat istnienia nowej Polski, stwierdzają dwa poważne osiągnięcia na polu gospodarczym.

Osiągnięto doskonałe postępy w podniesieniu wydobycia węgla i w usprawnieniu transportu. Wydobycie węgla przewyższa cyfry przedwojenne i powiększa się w dalszym ciągu.

Polska musi eksportować węgiel dla umożliwienia swej egzystencji. Po zakończeniu wojny Polska weszła w posiadanie beznadziejnie zniszczonej sieci komunikacyjnej, zrujnowanych mostów i zdemolowanego taboru kolejowego. Obecnie linie kolejowe dochodzą do portów, wyprodukowany lub naprawiony tabor wywozi nie tylko bieżącą produkcję, ale i nagromadzone zaległości".

Watykan popiera opozycję czeską

PRAGA (PAP). Jak donosi „Pravo Lidu", rozłam w łonie czeskiej partii ludowej, spowodowany wykluczeniem wybitnej działaczki ludowej, posłanki dr. Korzeluchowej-Prohaskowej, trwa w dalszym ciągu.

Krążą wiadomości, że opozycja w łonie partii ludowej, kierowana przez ministra dr. Prohaskę i dr. Korzeluchową-Prohaskową, popierana jest przez Watykan. Prezes partii ks. dr. Szramek jest zdecydowany współpracować nadal z czeskimi socjalistami i komunistami.

Stanisław Szwalbe

O całokształt polityki morskiej

Polityka morska nie ogranicza się, jak to powszechnie przypuszcza zwykły obywatel, do sprawy portów i żeglugi morskiej. Podam szereg przykładów.

Nawet najlepiej technicznie przygotowany port nie wypełni swego zadania, jeżeli ośrodek miejski, przy którym port jest położony, nie będzie należycie rozbudowany. Inaczej mówiąc, nie wystarcza np. odbudowa portu gdańskiego, musi być odbudowane miasto. Gdańsk wraz z jego urządzeniami użyteczności publicznej, ośrodkami magazynowymi, handlowymi, finansowymi itd., nie mówiąc już o dzielnicach mieszkalnych, w których będą mieszkać ludzie pracujący na morzu.

Nie może funkcjonować port bez należytych połączeń z zapleczem. A więc port w Szczecinie — bez uregulowania komunikacji kolejowej na Pomorzu Zachodnim, bardzo uszkodzonej (nawet w postaci zdjęcia torów kolejowych w czasie ostatnich wypadków wojennych). Kwestia uregulowania spławu Wisłą wymaga — niestety — na skutek wiekowych zaniedbań, dłuższego czasu. Natomiast pełne gospodarcze wykorzystanie Gdańska wymaga już teraz połączenia go z naturalnym zapleczem we wschodnich częściach Rzeczypospolitej. Tymczasem np. Białystok, Suwałki i Łomża nie mają właściwie dotychczas bezpośrednich połączeń kolejowych z Gdańskiem.

Nie da się racjonalnie prowadzić polityki morskiej bez krajowego przemysłu stoczniowego. Byłoby wielką rozrzutnością ekonomiczną nieeksploatowanie w pełni możliwości rybołówstwa morskiego przez państwo morskie, jakim się stała Polska, dzięki odzyskaniu wybrzeża morskiego od Świętej Siekierki do Szczecina. Wszystkie te i temu podobne zagadnienia mogą być i muszą być realizowane przez ludzi. Przez ludzi świadomych swych zadań i celów polityki morskiej oraz ludzi wykształconych w poszczególnych działach pracy morskiej.

Wyliczając przykładowo nasze zadania z zakresu morskiego z okazji Święta Morza roku 1946, chciałbym skłonić opinię publiczną do zastanowienia się nad ogromem zadań, jakie mamy przed sobą do wykonania na tym odcinku pracy.

Sytuacja nasza bynajmniej nie jest w tym względzie różowa. Polski handel zagraniczny jest jeszcze w powijakach. Ani import UNRRA, ani eksport węgla nie mogą być na dłuższą metę podstawą polskich morskich obrotów handlowych z zagranicą. Polskie porty nie są jeszcze, niestety, portami tranzytowymi dla Czechosłowacji, Węgier i Austrii, tak jak powinno to mieć miejsce. Żegluga śródlądowa ani na Wiśle ani na Odrze, ani też wreszcie na Kanałach Pojezierza Mazursko-Warmińskiego nie stanowi w małym nawet ułamku tego elementarnego czynnika w obrocie z portami, jakim powinny być drogi śródlądowe, prowadzące do portów morskich. — Szczęśliwie porty polskie mają w zasadzie te możliwości, wówczas kiedy wiele portów w innych krajach możliwości tych nie ma.

Gdy więc rozważymy problematykę morską dla Odrodzonego Państwa Polskiego z okazji święta morskiego, to musimy mieć przed sobą obraz nowego ukształtowania granic Polski: dziesięciokrotnie dłuższe wybrzeże morskie, posiadanie szeregu nowych portów nie może być dla Polski przyczyną do konstatacji „zadowolenia" z naszego stanu rzeczy, ale wymaga od Państwa, od ogółu jego obywateli, a przede wszystkim od ludzi pracujących w portach i na morzu — uwielokrotnionych wysiłków ich mięśni i mózgów.

W ciągu 2 i ½ lat most Kierbedzia

zostanie zbudowany na nowo

Nie czekając na oficjalną decyzję Ministerstwa Odbudowy zlecającą przystąpienie do budowy mostu Kierbedzia, oraz na oficjalne zatwierdzenie przez CUP w planie trzyletnim sumy 400 milionów, potrzebnych na odbudowę mostu, BOS rozpoczął już prace przygotowawcze.

Zdecydowano, że w roku bieżącym można przeprowadzić następujące prace:

1) Rozwiązanie dojazdów do mostu Kierbedzia, 2) Przeprowadzenie szczegółowych badań, stanu i nośności istniejących filarów, 3) Wykonanie wstępnego projektu mostu, oraz rozpoczęcie wykonywania projektu szczegółowego, 4) Zakończenie usuwania wraków przęseł zniszczonych, 5) Ewentualne rozpoczęcie odbudowy filarów.

Biuro Odbudowy Stolicy **podkreśla, że most Kierbedzia, w przeciwieństwie do mostu Poniatowskiego, będzie nie odbudowywany, lecz budowany od nowa na istniejących filarach.** Pociąga to za sobą dalsze różnice w metodach pracy, zarówno projektodawczej, jak i wykonawczej. Terminy, które są szczegółowo rozpracowane, a które w tej chwili wypadają orientacyjnie około 2 i pół lat do ukończenia budowy, będą dotrzymywane równie ściśle jak przy moście Poniatowskiego.

Dr. Ludwik Grosfeld

Wiceminister Żeglugi i Handlu Zagranicznego

Morze - dźwignią handlu zagranicznego

Już w okresie między wojnami światowymi, gdy Polska miała stosunkowo skromny dostęp do morza i praktycznie wątpliwe uprawnienia w Gdańsku, zagadnienia związane z pozycją Polski na morzu wysuwały się na czoło zagadnień gospodarczych. Nie było przypadkiem, że jednym z nielicznych wybitnie pozytywnych osiągnięć przedwojennych był szybki rozwój Gdyni.

Wartościowanie Gdyni jako „okna na świat" znalazło pełne uzasadnienie w rosnącym stale morskim obrocie towarowym i rozwijającej się żegludze polskiej.

Dziś, kiedy kraj nasz obejmuje już nie skrawek wybrzeża, a szeroki dostęp do morza i kilka portów, w tym — obok Gdyni — Gdańsk i Szczecin, zagadnienie morza jako linii komunikacyjnej w obrocie towarowym nabiera pierwszorzędnego znaczenia dla całej naszej gospodarki narodowej.

Próba precyzowania ogólnikowej zapowiedzi, że szeroki dostęp do morza i posiadanie portów wpłyną na rozmiar i kierunek naszego handlu zagranicznego, byłaby przedwczesną. Rozmiar bowiem i kierunek handlu zagranicznego zależą od szeregu czynników politycznych i gospodarczych, których ukształtowanie — zwłaszcza zagranicą — trudno obecnie przewidzieć. Trwały i stale rozwijający się handel zagraniczny wymaga bowiem obustronnej normalizacji stosunków, stabilizacji cen, uregulowania zagadnień walutowych i ustalenia — do pewnego stopnia — pojemności rynku. Wewnętrznie zaś trwały rozwój handlu międzynarodowego wymaga możliwości kalkulowania na poziomie cen warsztatowych. Jest to przypadkowe raczej zaznaczenie elementarnych warunków trwałej międzynarodowej wymiany dóbr, warunków, których — w obecnym okresie — ani gospodarstwo związkowe ani szczególnie nasza, od budowująca się gospodarka narodowa, spełnić nie mogą.

Jednym z koniecznych warunków trwałej międzynarodowej wymiany towarowej są niewątpliwie dogodne drogi komunikacyjne i spełnienie tego warunku zapewnia nam uzyskanie portów i szerokiego dostępu do morza.

Istotne znaczenie spełnienia tego jednego warunku wykazane jest w pełni rozwojem naszego handlu zagranicznego w ostatnim roku.

Pierwszym krajem — poza Z. S. R. R., naszym największym i naturalnym kontrahentem — z którym wyzwolona Polska zawarła umowę handlową była Szwecja W ciągu roku stosunki handlowe między Polską a Szwecją rozwinęły się wydatnie i dziś zarysowują się możliwości dalszego ich pogłębienia i zacieśnienia. Nie potrzeba podkreślać, iż rozwój ten możliwy był tylko dzięki odbudowie naszych portów, dzięki komunikacji morskiej, która uczyniła Szwecję naszym sąsiadem. To samo dotyczy Danii, z którą wprawdzie wymiana towarowa dotąd nie jest tak wydatna, ale co do której zarysowują się skromniejsze, ale nie mniej obustronnie interesujące możliwości. Nawet dla naszych stosunków handlowych z Francją, z którą właśnie zawarliśmy umowę handlową, transport morski ma — wobec trudności komunikacji lądowej — decydujące znaczenie.

Poza eksportem cementu do dalekich krajów zamorskich wymiana towarowa między Polską a krajami pozaeuropejskimi jeszcze nie została nawiązaną. Ale poważny strumień dóbr, przywiezionych do nas przez U. N. R. R. A. mógł zasilić nasze gospodarstwo narodowe tylko drogą morską

Przykłady te dowodzą, ponad wątpliwość, olbrzymiej wagi drogi morskiej dla rozwoju naszego handlu zagranicznego, dla powiązania nas drogą wymiany towarowej ze światem.

Jest to jeden z aspektów nakazujących nam uczczenie Święta Morza i zwracanie bacznej uwagi — w szarych dniach codziennej pracy — na zagadnienia morskie.

Nowość!



Cena zł. 200.—

Do nabycia we wszystkich księgarniach

Łańcuch prasowy na kolonie letnie RTPD

Tow. W. J. Rymarkiewicz z Oliwy wpłaca zł. 3.500 na Kolonie Letnie R. T. P. D. i wzywa tow. St. Wojciechowskiego z Katowic, ob. Dyr. Eugeniusza Czechowicza z Katowic oraz tow. dr. Antoniego Drobę z Mielca do wpłacenia odpowiedniej kwoty.

W drugą rocznicę Powstania Warszawskiego

W czwartek, dnia 1-go sierpnia ukaże się specjalny powiększony numer „Robotnika" poświęcony rocznicy Powstania.

Przeciw rozbijaniu Stronnictwa Pracy

18-go sierpnia zbierze się Rada Naczelna tej partii

Komitet Wykonawczy Zarządu Głównego Stronnictwa Pracy na posiedzeniu w dniu 26 bm. postanowił podać do publicznej wiadomości następujące oświadczenie:

Kilku byłych członków Komitetu Wykonawczego Zarządu Głównego Stronnictwa Pracy, niepodporządkowując się stanowisku tegoż Komitetu w sprawie odroczenia Kongresu i weryfikacji delegatów — zgłosiło swe stanowisko w listach kolportowanych władzom państwowym, stronnictwom politycznym, członkom Stronnictwa Pracy i osobom postronnym. Stanowisko to jest konsekwentnie dywersyjne w stosunku do zadań ruchu chrześcijańsko - społecznego w nowej Polsce i zmierza świadomie do rozbicia Stronnictwa Pracy, list bowiem wzywa do zawieszenia legalnej działalności Stronnictwa i wycofania członków z Rad terenowych, Komisji Międzypartyjnych i wszelkich pozycji w życiu politycznym w terminie prekluzyjnym do dnia 25 bm.

W związku z powyższym — powzięte zostały następujące uchwały:

I. Zgodnie z brzmieniem statutu art. 13 w związku z art. 10 pkt 4 — Komitet Wykonawczy Zarządu Głównego stanowi legalne władze Stronnictwa Pracy i potępia wszelkie rozbijackie działanie mniejszości jako działanie bezprawne i samowolne.

II. Komitet Wykonawczy Zarządu Głównego stwierdza, że Stronnictwo Pracy w oparciu o swoje wielkie tradycje i program ideowy ma miejsce i poważne zadania w Polsce natury ogólno—narodowej, jako legalnie działające stronnictwo polityczne, albowiem:

a) Stronnictwo Pracy, jako ruch o tradycjach walki o reformy [illegible] ne, nie może rezygnować z legalnej walki politycznej o to, aby w dziejowej skali podjęte reformy społeczne w Polsce przebiegały w duchu prawa i sprawiedliwości.

b) Stronnictwo Pracy, jako ruch o tradycjach narodowych, nie rezygnuje z działalności w kierunku sharmonizowania wielkich reform społeczno-gospodarczych z interesem ogólnonarodowym wszystkich warstw narodu polskiego.

c) Stronnictwo Pracy, jako ruch chrześcijańsko - społeczny i Stronnictwo katolików, rozumie że w Polsce ani nad dokonanymi reformami, ani nad nowym układem sojuszów i przyjaźni, ani nad zasadami wiary tradycyjnej do porządku nikt przejść nie może. Dlatego w interesie wspólnym, w interesie normalizacji warunków rozwoju ekonomicznego, politycznego i społecznego naszej Ojczyzny leży pokonanie sprzeczności między materią i duchem, pogodzenie rewolucyjnej treści czasu w wiarę ludu. Do takich zadań Stronnictwo Pracy w Polsce czuje się powołane i takie zadania na siebie przyjmuje.

III. Komitet Wykonawczy stwierdza z zadowoleniem, że takie stanowisko Komitetu podzieliła większość działaczy i członków Stronnictwa, a stanowisko mniejszości spotkało się z potępieniem w zdrowo myślących szeregach członkowskich Stronnictwa, zaś niepoczytalne wezwanie do zawieszenia legalnej działalności Stronnictwa pozostało bez echa. Komitet Wykonawczy Zarządu Głównego wzywa przeto wszystkich działaczy i członków Stronnictwa do walnego wzmożenia aktywności na każdym stanowisku organizacyjnym w duchu tez programowych Stronnictwa.

IV. Komitet Wykonawczy Zarządu Głównego Stronnictwa Pracy ustala termin zwołania Rady Naczelnej Stronnictwa na dzień 18 sierpnia 1946 r. w Warszawie. Rada odbędzie się pod przewodnictwem długoletniego działacza Stronnictwa księdza dziekana Pyszkowskiego.

V. Komitet Wykonawczy Zarządu Głównego Stronnictwa Pracy powołał do swojego składu z pośród działaczy Stronnictwa w miejsce ustępujących osób: ks. Kołakowskiego Tomasza z Gdańska i Idziora Stanisława z Poznania. Równocześnie powołał do Głównej Komisji Rewizyjnej ks. Zalewskiego Henryka z Poznania oraz Łabentowicza Aleksego z Łodzi.

W jutrzejszym numerze ogłosimy artykuł Przewodniczącego CKWPPS tow. Premiera Osóbki - Morawskiego pt. „Kto podniesie sztandar jedności Narodu?".

Konkurs „Robotnika" i „Przyjaciela Dzieci"

Wspomnienie dziecka

z Powstania Warszawskiego

Wszystkim nam wiadomo, że w powstaniu warszawskim brały bardzo czynny i liczny udział dzieci. Znane są nam, uczestnikom powstania, bohaterskie czyny dzieci — chłopców i dziewcząt — 12, 13, 14-letnich na ulicach i barykadach, walczącego miasta.

Dużo z tych bohaterskich czynów dzieci, np.:

— atakowanie czołgu butelką z benzyną przez 13-oletniego chłopca,

— przenoszenie wiadomości, amunicji, broni, do tego często kanałami,

— zbieranie i przenoszenie rannych pod kulami niemieckimi, — wspominamy do dziś dnia z głębokim podziwem.

Wielu z małych bezpośrednich lub pośrednich uczestników powstania zginęło. Wielu żyje. Wspomnienia stopniowo zacierają się w pamięci.

Czyny dzieci uczestników powstania, zasługują na upamiętnienie. Opisane i zebrane powinny stać się ważkim czynnikiem wychowawczym w życiu młodego pokolenia.

Z tych założeń wychodząc, Redakcja „Robotnika" ogłasza w drugą rocznicę powstania warszawskiego konkurs dla dzieci— uczestników powstania — na temat:

Wspomnienie z powstania warszawskiego

Warunki konkursu:

1) w konkursie mogą wziąć udział dzieci (chłopcy i dziewczęta do lat 16-u), biorące czynny udział w powstaniu, względnie, przebywające w Warszawie podczas powstania,

2) forma i wielkość pracy dowolne; opis może być ilustrowany rysunkami własnoręcznie wykonanymi,

3) termin nadsyłania prac do dnia 30 września r. b.

Za najlepsze prace zostaną przyznane nagrody. Prace nagrodzone będą drukowane w dodatku dziecięcym „Robotnika" — w „Przyjacielu Dzieci".

Skład Komitetu Konkursowego zostanie podany do wiadomości w późniejszym terminie.

Zwracamy się do naszych Czytelników o zainteresowanie konkursem swoich najmilszych.

Wszystkich młodych czytelników „Robotnika" i „Przyjaciela Dzieci" zapraszamy do wziecia udziału w konkursie.

Prace przesyłać należy pod adresem Redakcji: Warszawa, Aleje Jerozolimskie 121.

Dr. Michał Kaczorowski
Minister Odbudowy

Odbudowa miast Wybrzeża

Nie dość jest mieć wielki szmat wybrzeża, by być państwem morskim. To wiemy wszyscy. Należy mieć porty, w których wszelkiego rodzaju ładunki przerzucamy z transportowców morskich na lądowe, bądź śródlądowe środki transportowe. I odwrotnie. Ale i to nie wystarcza. Można mieć dogodne porty i nie wykorzystać ich.

Wiele znakomitych portów naturalnych stało i stoi dotychczas bezużytecznie, wiele portów świetnie urządzonych cierpiało w latach przedwojennych na niedosyt przeładunków. Jest to nieomylny znak niedorozwoju bądź anemii życia gospodarczego na zapleczu portowym.

Jeśli popatrzymy na mapę nowej Rzeczypospolitej, jeśli uświadomimy sobie, jak wielkie bogactwa kopalne kryje ziemia śląska, jak potężnym przemysłem władamy obecnie—zwłaszcza na południu kraju — to stwierdzić musimy, że obiektywne warunki dla wymiany handlowej ze światem są spełnione. Im pełniej uruchomimy produkcję: górniczą, hutniczą i przemysłową — na Śląsku Górnym i Dolnym i innych Zagłębiach — tym mocniej staniemy na Wybrzeżu.

Pamiętajmy zawsze — o morze walczymy nie tylko na wybrzeżu — ale również na Śląsku.

Opanowanie Śląska jest koniecznym warunkiem opanowania wybrzeża. — Gdy dymią kominy naszych fabryk — pracują dźwigi portowe. Ta współzależność jest jasna.

Nie wystarcza jednak mieć porty, a nawet zatrudnić porty, by być państwem morskim. Trzeba stworzyć system obsługi morza. Wychowywać kadry, specjalistów tej obsługi. Nie tylko z dziedziny przemysłu i żeglugi morskiej, ale i ze skomplikowanych dziedzin handlu morskiego, składowania i przerobu przywożonych i wywożonych produktów. Skupić ich w miastach portowych. Na tej pożywce wyrósł New-York, Londyn, Szanghaj, Kopenhaga i Marsylia.

Na wybrzeżu morskim formują się największe miasta. Nie chcę przez to powiedzieć, że jest to najwłaściwsza droga do opanowania morza.

Nie ma żadnej potrzeby tworzenia na wybrzeżu naszym miast — olbrzymów. Ale musimy mieć miasta, które pomieszczą cały zespół obsługi portu, handlu morskiego i przemysłu, którego lokalizacja w tym punkcie łamania transportu jest obiektywnie uzasadniona. Jest rzeczą oczywistą, że port i miasto z nim związane, są zjawiskami współzależnymi: po pierwsze dlatego, że w mieście mieszka obsługa portu; po drugie dlatego, że miasto w stosunku do portu, żeglugi i przewozów lądowych spełnia tysiączne czynności bez których port zamiera, a w każdym razie nie uzyskuje pełni życia. Rozkwit portu oznacza zarazem rozkwit miasta.

Mamy porty, których zdolność przeładunkowa rośnie z dnia na dzień, środki przewozowo-lądowe są zdolne do przerzucenia coraz większych ilości ładunków. Co więcej — nasza wytwórczość przemysłowa rośnie, stwarzając istotną bazę dla naszej ekspansji morskiej.

Natomiast Gdańsk, Kołobrzeg, częściowo Gdynia i Szczecin leżą w gruzach. Robotnik portowy, marynarz, urzędnik handlowy — nie ma gdzie mieszkać. Nie ma siedzib dla zakładów handlowych, brak zakładów przemysłowych i tych wszystkich instytucyj właściwych dla miasta portowego.

Musimy zatem odbudować i przebudować te miasta. Odbudować, by zdolne były obsłużyć morze w skali nam potrzebnej, a przebudować, by dopasować do naszych form gospodarowania, do naszych form społecznych i do naszej postawy kulturalnej. Zadanie to niemałe, jeśli zważymy, że w inwestycjach na wybrzeżu port jest tylko drobnym fragmentem w stosunku do kosztu budowy miasta. Stąd konieczność planowego działania i celowej dyspozycji szczupłymi, w stosunku do zadań, kwotami, które przeznaczamy na powyższe cele. W tej dziedzinie dużą rolę powinny odegrać Związek Miast Morskich i urzędy planowania przestrzennego.

Pozostaje problem skali. Odbudowa miast portowych, to problem zatrudnionych tam ludzi, to problem obsługi morza.

Problem ten jest rozwiązywany.

W ciągu roku odbudowano elektrownię w Gdańsku, Gdyni, Sopocie i Elblągu i oddano Zw. Energetycznemu do dalszej rozbudowy i eksploatacji. Gazownię w Gdyni, Sopocie, Gdańsku, w Elblągu uruchomi się, odbudowując w tym roku.

W Gdańsku uruchomiono 4 linie tramwajowe i połączono Gdańsk z Wrzeszczem i Oliwą. Uruchomiono troleybusy w Gdyni i przeprowadzono połączenie do Orłowa.

W zrozumieniu, że miasta delty Wisły, tworzą jeden kompleks gospodarczy, kładziemy nacisk na połączenie troleybusami i tramwajami Gdańsk z Gdynią. Wykańcza się już ostatnie odcinki linii Oliwa — Sopot i Sopot — Orłowo. Na tych odcinkach obecnie kursują już autobusy.

W dziedzinie mieszkaniowej oddano po remoncie i odbudowie około 7.000 izb i duża ilość izb jest w trakcie odbudowy, przyczem przede wszystkim wykonywane są mieszkania dla robotników.

Odbudowano i oddano do użytku władz rządowych i samorządowych 36 wielkich budynków administracyjnych, 9 wielkich szpitali, 40 wielkich gmachów szkolnych szkół początkowych i średnich.

Oddano do użytku większość zespołu gmachów Politechniki Gdańskiej, gdzie już studiuje około 2.000 studentów. Jeszcze w bieżącym roku zakończona będzie całość gmachów, co umożliwi studia ponad 5.000 studentom. Profesorowie otrzymają mieszkania a młodzież akademicka Wybrzeża dach nad głową.

Odbudowano zespół gmachów Akademii Lekarskiej we Wrzeszczu (Gdańsk), gdzie wraz z klinikami, odbudowuje się gmachy dla Wyższej Szkoły Handlu Morskiego i Wyższej Szkoły Nauk Politycznych w Sopocie.

Odbudowano szereg mostów miejskich w tych miastach, oraz ponad 60 km. ulic, hale targowe w Gdańsku i Gdyni, częściowo także rzeźnie.

Założono kilkaset hektarów ogródków działkowych.

Taki jest bezpośredni wkład odbudowy w dzieło opanowania morza.

W. Szedrowicz, Dyrektor Biura Odbudowy Portów

Co i jak budujemy nad morzem

Teoretyczna zdolność przeładunkowa naszych portów w obecnej chwili przekroczyła już 1/2 zdolności przeładunkowej z roku 1938/39. Oceniając to osiągnięcie, należy wziąć pod uwagę ogromne trudności, obniżające wysokość przeładunku, ustawiczne remonty, naprawy dźwigów, brak taboru kolejowego, przerwy w dostawie, brak materiałów pędnych itd. itd. Pomimo tego, w rzeczywistości w obecnym stanie zdolne są nasze porty przeładować o wiele więcej, bo ponad 12 mil. ton, w relacji rocznej.

Jak przedstawia się ruch statków w naszych portach? Ogółem od połowy lipca do końca roku 1945 przeszło przez oba porty 1740 statków pojemności — 1.430.985 NRT.

Linia rozwojowa idzie w kierunku wzrostu tonażu, nie ilości statków, co oznacza właśnie, że warunki nawigacyjne w portach ulegają zasadniczej i korzystnej przemianie. I tak, od połowy lipca 1945 r. do końca miesiąca przeszło przez Gdańsk i Gdynię 45 statków pojemności — 23.821 NRT, w sierpniu — 326 statków, pojemności — 127.243 NRT, a w grudniu tegoż roku 384 statki pojem. 519.439 NRT.

W roku 1946 rozwój jest już całkowicie wszechstronny. Równocześnie wzrasta silnie cyfra statków przybijających do polskich portów i cyfra tonażu. Tak więc miesiąc maj, rejestruje 981 statków o pojemności prawie miliona NRT.

Obrót towarowy, odbywający się w ramach i wykonaniu umów clearingowych pomiędzy Polską, a krajami Bałtyckimi i ZSRR oraz w ramach UNRRA w 1945 r. wyrażał się sumaryczną cyfrą 917.393 ton. W tym import wyniósł 376.683, eksport zaś — 540.709.8—

Dwie trzecie tego obrotu odbywało się za pośrednictwem portu gdyńskiego, a zaledwie jedna trzecia przypadała na Gdańsk. Stosunek ten w wyniku prac Biura Odbudowy Portów poczyna obecnie ulegać zmianie i obroty w obu portach wiślanych, poczynają się równoważyć.

Podczas gdy Gdańsk i Gdynia pracują już bardzo intensywnie — Szczecin dopiero zaczyna swą działalność. Uruchomienie jego stanowi najpoważniejsze osiągnięcie ostatniego okresu pracy BOP. I tu bije zespół BOP-owski rekordy. Zlecenie uruchomienia Szczecina dostajemy 24 marca 1946 r. z tym, by przystań pasażerską oddać do użytku w pierwszych dniach kwietnia. Istotnie dnia 4 kwietnia zawija do portu szczecińskiego pierwszy statek z pasażerami.

Przebieg prac w porcie szczecińskim obejmował — w pierwszym rzędzie roboty porządkowe, następnie odbudowę magazynów i budynków portowych oraz szereg drobnych remontów na przystani dla przyjmowania repartiantów. Obecnie przystępujemy do uporządkowania elewatora „Snop". Zakończyliśmy natomiast prace nad przystosowaniem nabrzeża „Mak" do przyjmowania statków z żywym inwentarzem wykonując budynki i okólniki dla bydła. Dokonano też remontu hali „Union".

Biuro Odbudowy Portów ma już za sobą rok żmudnej, ale i bardzo wydajnej pracy. Jak przedstawiają się jej wyniki po dzień 1 lipca 1946 r.

Podajemy przykładowo najważniejsze pozycje bilansu prac BOP za rok 1945/46:

odbudowano i oddano do eksploatacji 6.800 mb. nabrzezy w Gdyni czyli 60% stanu przedwojennego i 9.000 mb. w Gdańsku, razem 15.800 mb.

naprawiono 100 mb falochr. w Gdańsku,

odbudowano i wyremontowano w Gdańsku 14 magazynów o pow. składowej 32.440 m^2 i 25 magazynów w Gdyni o powierzchni użytkowej 108.450 m^2,

naprawiono i wyremontowano w Gdańsku 26 dźwigów. W Gdyni łącznie z Głównym Urzędem Morskim cyfrę identyczną,

wybudowano — 10.411 mb. linii wysokiego napięcia w Gdańsku i 15.500 mb. — w Gdyni,

47.162 mb. sieci niskiego napięcia w Gdańsku i Gdyni wyremontowano 8 stacji transformatorowych i założono 15 km kabli. Oświetlono 11.000 bm nabrzeży i torów w Gdańsku,

Ponad to —

oczyszczono i uporządkowano od początku prac użytkowej powierzchni w portach 560.000 m^2 w Gdańsku i 540.000 m^2 w Gdyni,

wyremontowano i odbudowano budynk. admin. portowych oraz gospodarczych — 355.972 m^3 w Gdańsku i 63.495 m^3 w Gdyni,

przeprowadzono sieć kanal.-wodociągowa na przestrzeni 4.000 mb w Gdańsku i 18.000 mb. w Gdyni,

wyremontowano olbrzymi elewator zbożowy, o pojemn. c-ca 10.000 ton,

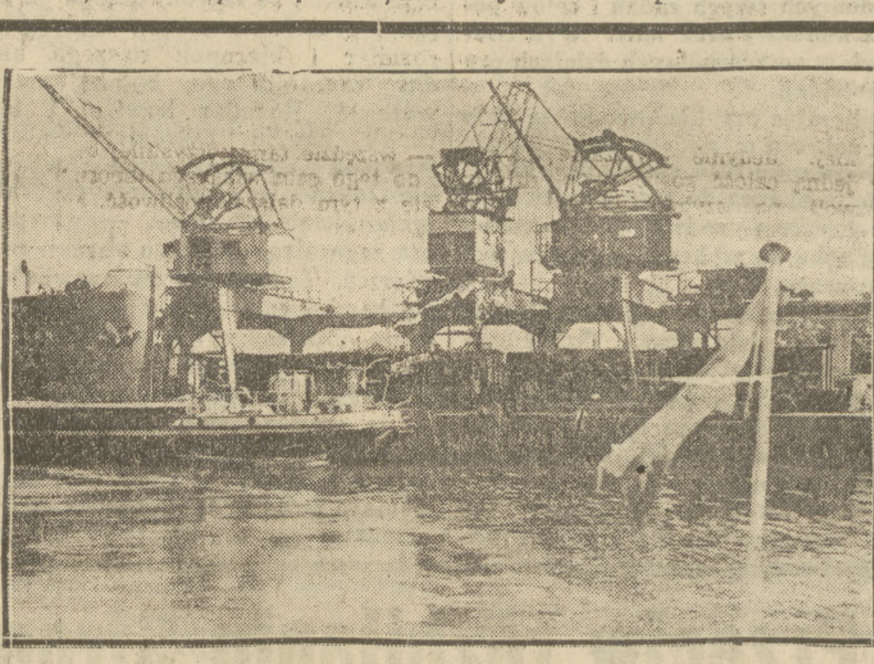
naprawiono i oddano do użytku 9.000 mb dróg w Gdańsku i 11.200 mb w Gdyni,

w obu portach usunięto przy pomocy i współpracy Marynarki Radzieckiej 19 wraków,

Ekipa Radziecka Technicznej Floty Bałtyckiej pogłębiła dno morskie do 9 mtr. głębokości i poszerzyła wejście portowe do 65 mb w Gdyni. Usunięto 83.000 m^3 ziemi. W ten sposób mogą do portu w Gdyni wchodzić statki oceaniczne wprost, a nie jak dotąd po częściowym wyładunku w Gdańsku — co niesłychanie usprawnia przeładunek,

W Gdyni przeprowadzono na 180 mb podwodne badania falochronów i na 6.360 mb podwodne badania nabrzeży. Nawodnych pomiarów falochronów i nabrzeży dokonano na przestrzeni 7.443 mb. Odbudowano 721 ram odbojowych. Zasypano 24.750 m^2 wyrw itd.

Jakież są plany na przyszłość? — Obejmują one dalszy rozwój prac we wszystkich wymienionych kierunkach, z tym, że przewagą, będą obecnie stanowiły roboty długoterminowe. Będą one obejmowały znaczniejsze zniszczenia i będą wymagały znacznie większego nakładu finansowego. Wszystkie przewidziane w planie roboty mają charakter prac zabezpieczających, a więc iść muszą przed normalnymi inwestycjami gospodarczymi — zabezpieczają bowiem wielomiliardowy majątek państwowy od dalszego zniszczenia i gwarantują możliwość trwałej i sprawnej eksploatacji portów. Zapoczątkowują też one właściwą odbudowę tych morskich budowli w Gdyni, które stanowią fundament wszystkich urządzeń portowych.



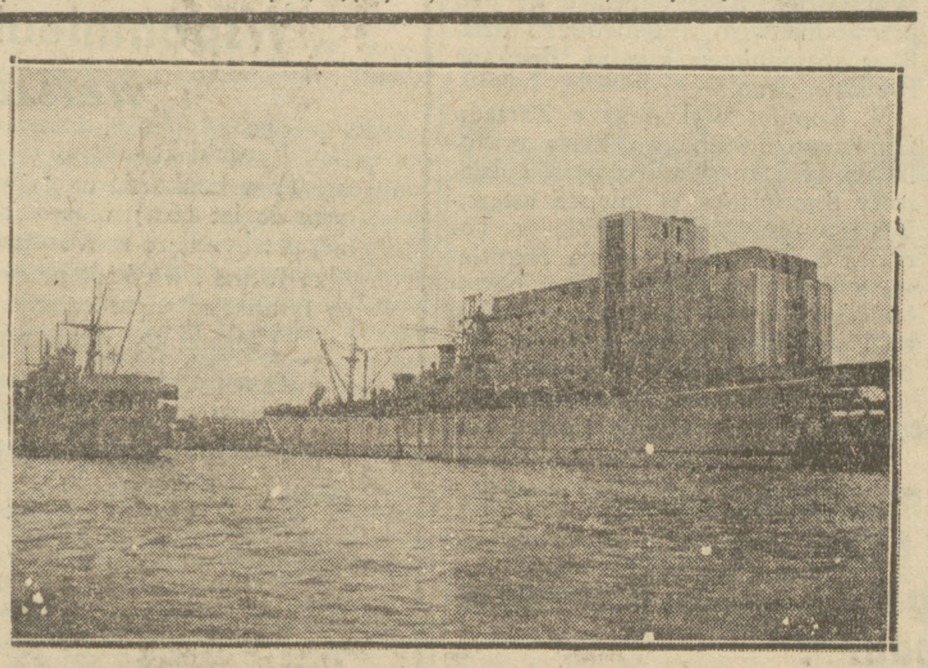
Załadunek węgla w porcie gdyńskim na okręty duńskie.



Stocznia okrętowa w Gdańsku pracuje pełną parą.



Nurek w skafandrze pracuje nad usuwaniem zatopionych statków w porcie gdyńskim.



Dworzec morski w Gdyni.



Pociąg z węglem wjeżdża na prom, którym odpłynie z Gdyni do Szwecji.

Eugeniusz Kwiatkowski
Delegat Rządu dla spraw Wybrzeża

Wczoraj, dziś i jutro Polski na morzu

Hasło „frontem do morza" ma już ustalony swój walor psychiczny w najszerszych masach naszego narodu. I duszą, i rozum, i sentyment wypełniają nasze morze obfitą treścią. Oczyma wyobraźni widzimy wszyscy potężne krany i taśmowce, nabrzeże i falochrony, koleje i wiadukty, magazyny i elewatory, stocznie i chłodnie, fabryki i elektrownie, statki i okręty wojenne w Szczecinie, w Gdyni i w Gdańsku. Słyszymy gwar tysięcznej rzeszy robotników portowych i marynarzy, dźwięk syren i łopotanie bander i górujący nad wszystkim, regularny szum fal morskich. Wiemy wszyscy, że tam w portach morskich zaczyna i kończy się proces naszej odbudowy gospodarczej, że tam koncentruje się nasz masowy eksport, by mnożyć pracę naszych górników i robotników przemysłowych, by skompensować przywóz niezbędnych surowców i maszyn, by regenerować transport, by odbudować z upadku rolnictwo, by uzupełnić nasze możliwości aprowizacyjne dla pracujących mas ludzkich. I wreszcie odczuwamy wszyscy wyraźnie, jak i z tego potoku klęsk narodowych i upokorzeń, z katorgi obozów koncentracyjnych i z warsztatów masowej śmierci, po prawie sześciu beznadziejnych latach wydobyło się nowe życie, opromienione chwałą dwu pojęć: Morze i cały Śląsk, Wisła i Odra z Nysą Łużycką! A z tym odczuciem związane jest nierozdzielnie przekonanie, że tego historycznego wybrzeża polskiego od Szczecina, Wolina i Świnoujścia po Elbląg, Tolkmicko i Fromborg gotowi jesteśmy bronić jak ostatniego skarbu egzystencji narodowej i państwowej aż do ostatniej kropli z żył, do ostatniego tchu, do ostatnich sił.

PRZEZ OCEAN RUIN I GRUZÓW

I wiemy równie powszechnie co to są miasta, a może raczej tylko pamiętamy, czym one były w przeszłości. Jeżeli współcześnie coraz szerzej przenika świat idea planowania, tendencja gospodarki skoordynowanej, wchłaniającej coraz liczniejsze przejawy życia zbiorowego a nawet indywidualnego w swoje tryby, to wiemy, że te dwa pojęcia: miasto i planowość narodziły się razem w najodleglejszej starożytności i maszerowały razem przez cały ciąg dziejów. Wieś była u swych zaczątków dziełem indywidualnej, przypadkowej i swobodnej inicjatywy. Miasto musiało powstawać na podstawie planowania, tak samo w przeszłości jak i współcześnie. Te skupienia ludzkie zabudowane, zasiedlone, zagospodarowane i powiązane na podstawie określonego porządku sieciami dróg komunikacyjnych, wypełniały zawsze wielkie funkcje cywilizacyjne, gospodarcze i społeczne w państwie. Ta wizja idealnego miasta, emanującego ze siebie aktywność instytucji i jednostek, miasta wyposażonego we wspaniałą architekturę, w urządzenia użyteczności publicznej, akumulującego w sobie naukę i sztukę, przemysł i handel, administrację i banki, odzwierciadlającego w sobie wszystkie wartości, wszystkie talenty i przyzwyczajenia, wszystkie zalety i wady, tendencje i ambicje całego narodu, jest obecnie przesłonięta upiornym obrazem ruin i destrukcji. W chwilach depresji można wprost zadawać sobie pytanie, czy — te skopane potwornym butem barbarzyńcy mrowiska ludzkie zasługują jeszcze na nazwę miast? Miasta polskie — na skutek skrępowania procesu ewolucyjnego w 19-tym wieku, w okresie zaborów — były przed wojną za ciasne, zacofane, niedoinwestowane, nieuposażone, zdeformowane, psychicznie małomiasteczkowe i tak samo jak drogi wodne i lądowe, jak przemysł i rzemiosło, wymagały gorączkowo przebudowy i zabudowy. Czymże więc może być ich życie dziś po zniszczeniu i zdewastowaniu w miastach całego dorobku dwudziestu pokoleń ludzkich i powaleniu na ziemię zaczarowanych w kamieniu symboli pięciu stuleci czasu?

Ta walka o przywrócenie współczesnym mrowiskom ludzkim miana i godności miast, uzdolnionych do wypełnienia swych funkcji jest — z nielicznymi wyjątkami — wspólna wszystkim miastom polskim. I Warszawa i Wrocław, i Poznań i Gdańsk, i Grudziądz i Szczecin i Malborg i Elbląg i Kołobrzeg i Iława i cały legion miast na obszarze od Karpat i Sudetów aż po wybrzeże morskie postawiony jest w tej sytuacji, iż nie wie, w jaki sposób przebrnąć przez ten ocean ruin i gruzów, by wylądować kiedyś na twardym gruncie zrekonstruowanych wartości cywilizacyjnych. Czegoż w tej sytuacji mogą chcieć specjalnie miasta morskie? Dlaczego tworzą odrębny Związek? Dlaczego kładą akcent na określeniu „miasta morskie"? Wydaje się nawet, iż w tej definicji leży pewna sprzeczność wewnętrzna, większa dziś niż kiedykolwiek dawniej.

POWSZECHNOŚĆ PLANOWANIA

Stojąc bowiem na gruncie polityki gospodarczego planowania musimy uznać, że jej celowość i jej skuteczność będzie tym większa, tym pozytywniejsza, tym bardziej wydajna, im bardziej będzie ona powszechną i generalną, im bardziej unikać będzie wszelkich wyjątków i nawiasów. Na wielkich naradach planistycznych w Ameryce Roosevelta wielu wybitnych ekonomistów na kilka lat przed wojną wskazywało, że prawdziwe i pełne powodzenie tego systemu gospodarczego zależy od przyjęcia go i zastosowania przez wszystkie narody świata. Był to postulat powszechności planowania w skali światowej uzasadniony tym, że jego skuteczność wymaga ustawicznego równoważenia produkcji i konsumpcji, kredytu i transportu, cen i obiegu pieniężnego, a egoizm jednego choćby państwa jest w stanie w pewnych warunkach obalić rezultaty najlepiej opracowanego i przygotowanego planu. Tym bardziej więc jest to ważne w granicach jednego państwa, a zwłaszcza takiego jak Polska, która nie ma warunków uczynienia swego gospodarstwa samowystarczalnym. W planach tych musi więc być również zawarty i postulat odbudowy i zagospodarowania miast.

PIĘĆ ELEMENTÓW POLITYKI MORSKIEJ

Realizacja polityki morskiej w każdym państwie i w każdym ustroju sprowadza się w istocie rzeczy do następujących pięciu elementów. Trzeba posiadać właściwie rozbudowane i powiązane drogi komunikacyjne z zapleczem, trzeba mieć do dyspozycji porty handlowe odpowiednio usytuowane i technicznie wyposażone, należy posiadać w swym ręku czynniki rozbudowy i organizacji własnej floty handlowej, musi istnieć sprawny aparat handlowy dostosowany do możliwości produkcyjnych i rynkowych, dynamizujących ustawicznie gospodarstwo narodowe i jego handel zewnętrzny, wreszcie musi się skodyfikować celem własnej ekspansji gospodarczej w systemie traktatów handlowych.

Nawet w przedwojennym ustroju wolno - kapitalistycznym w większości państw świata decydujący wpływ na komunikację, na porty i na politykę traktatową posiadały czynniki rządowe. Było to wynikiem również i tego zjawiska, że już w okresie przedwojennym, przy ostrej konkurencji międzynarodowej i linie komunikacyjne i porty, musząc w służbie gospodarstwa narodowego wypełniać za wszelką cenę określone funkcje, nie posiadały atrakcyjności poważniejszych zysków. W dużej mierze dotyczy to również floty handlowej, w szczególności w odniesieniu do tych państw, które nie miały jeszcze wyrobionej pozycji na rynku światowym, a rozbudowa ich własnej floty znajdowała się dopiero w fazie początkowej.

Z tej puli zagadnień pozostawało więc tylko jedno dla wolnej gry sił indywidualnych, mianowicie handel zewnętrzny, tj. ten czynnik, który wymaga najwięcej inteligentnego wysiłku, z którym związane jest często poważne ryzyko, którego skala możliwości jest wprost nieskończona, lecz który normalnie absorbuje największą część korzyści ekonomicznych i zysku. W okresie kryzysu światowego, w latach 1930 — 1935, jednakże i do tej dziedziny poczęła z samej konieczności przenikać coraz szerzej ingerencja państwowa. Nie w państwach etatystycznych, ale właśnie w bogatych uprzemysłowionych państwach kapitalistycznych pojawiły się w obfitości zakazy przywozu i wywozu, normy standaryzacyjne, przepisy dewizowe, zarządzenia anti-imigracyjne, premie eksportowe, systemy clearingowe, ścieśniając swobodę akcji inicjatywy prywatnej i wolnej konkurencji. Za symbol tego stanu rzeczy mógł być poczytywany fakt, że Manchester, tj. miasto, które przez całe dziesięciolecia było synonimem doktryny liberalnej — wystąpiło na parę lat przed wojną do swego rządu z wnioskami reglamentacyjnymi będącymi zaprzeczeniem doktryny liberalnej. W warunkach gospodarki planowej tym bardziej więc ster polityki handlu zagranicznego musi pozostać w ręku państwa, a objektywne warunki walutowe i hierarchja potrzeb w odbudowie zniszczonego gospodarstwa, wzmocnią tylko te tendencje.

MIASTO I MORZE

Gdzież więc na tle tych pięciu fundamentalnych zagadnień istniałoby miejsce dla realnej inicjatywy i ekspansji miast morskich?

Co więcej, przechodząc do porządku nad minioną przeszłością, można by sobie w abstrakcji pomyśleć właśnie w ramach polityki gospodarczego planowania i uspołecznienia środków produkcji i transportu, że w punkcie wybrzeża najbardziej odpowiednim mógłby powstać zupełnie nowoczesny port przeładunkowy, spedycyjny, wyposażony w najodpowiedniejsze urządzenia przeładunkowe i magazyny z barakami i domami dla wszystkich pracowników portowych, lecz bez wielorakich funkcji właściwego miasta, bez obciążeń przeszłością historyczną, bez odrębnego mechanizmu municypalnego, wypełniając idealnie funkcje zlecone przez władze centralne — jako stalowy robot portowy. Funkcja miasta oddestylowałaby się w tym wypadku bez reszty od funkcji i morza i portu. Ale wgryźmy się w to zagadnienie: „miasto i morze" jeszcze nieco głębiej.

Istniały oczywiście w historii miasta, których cała treść życia stopiła się z morzem w jedno. Miasta te utraciły swój genetyczny związek z lądem. One były czymś zupełnie odrębnym od innych miast, ich cele i zadania, ich metody pracy i życia stały się zdecydowanie morskie. W tych wypadkach nie miasto nad morzem, ale morze nad miastem dominowało. Taką była sytuacja np. miast włoskich w późnym średniowieczu z Wenecją i Genuą na czele, tak nastawione były niektóre miasta flamandzkie czy hanzeatyckie, tak nastawiony był przez wieki Gdańsk w swojej przeszłości historycznej. Handel morski i bezpośredni zysk był dla nich celem samym w sobie. To one realizowały własną politykę morską, w imię własnej korzyści, eksploatując w sposób bezwzględny swoje zaplecza i swoje rynki zbytu. One rzeczywiście były wyodrębnione z własnego organizmu narodowego, gospodarczego, własnym celom nadały charakter suwerenny stwarzając własną, odrębną rację stanu, w imię której niejednokrotnie odwoływać się musiały do siły i podejmować krwawe rozprawy.

JEDEN ZASADNICZY CEL

Jest dla każdego jasnym, że jeżeli kto, to nowa Polska podobnej podstawy organizacyjnej zaakceptować nie może i rapewno nie zaakceptuje. Gdyż cała polityka morska jest w naszym wypadku tylko wysoce skomplikowanym narzędziem i sługą dla realizacji wielkich celów państwowych i narodowych. Po przez eksploatację morza i wybrzeża całe łańcuchy skutków gospodarczych i socjalnych, materialnych i psychicznych można świadomie i programowo wywołać na zapleczu, t. j. na terenie całej Polski. Ani porty, ani miasta portowe nie mogą utworzyć, tak czy inaczej nazwanego kartelu dla eksploatacji swego zaplecza za pośrednictwem prostego faktu, że one otwierają bezpośrednio dostęp Polski do morza.

Przeciwnie i porty morskie i miasta muszą być wciąż wpatrzone w jeden zasadniczy cel, a celem tym jest rozwój gospodarstwa narodowego, zwiększenie ilościowe i zróżniczkowanie jakościowe pracy, pomnożenie potęgi państwa, przekształcenie struktury naszej z agrarno-przemysłowej na przemysłowo - morską. Bo morze ma stanowić odtąd bogactwo całej Polski nie zaś polskiego wybrzeża. Sens formowania Związku Gospodarczego Miast Morskich — rzucony na ekran przyszłego bytu państwa musi być więc odnaleziony gdzie indziej. Musimy z dużą skrupulatnością przeszukać całą podstawę naszego nowego, tak głęboko zmienionego bytu państwowego, by znaleźć właściwe i jasne drogowskazy działania w przedmiocie, który nas dziś interesuje. Może tam odnajdziemy głębszy sens sharmonizowania tych dwu funkcji, które się zwą „miasto i morze" i właściwego ustawienia ich w generalnym planie przebudowy Polski.

STAWKA KTÓRĄ MUSIMY ROZEGRAĆ POZYTYWNIE

Trzeba się wczuć głęboko w psychikę istoty ludzkiej, która nagle nieoczekiwanie traci coś z fundamentalnych elementów swego bytu i równocześnie coś zyskuje. W pierwszym momencie przeważa w niej poczucie straty. Do rekompensaty podchodzi się rozumowo, nieufnie, do straty uczuciowo. W takiej fazie psychicznej znajduje się i naród polski.

Pozostawiając na uboczu przyczyny, pozostaje faktem, że w historii ostatnich kilku wieków na terenie kontynentu europejskiego żaden naród, względnie żadne państwo nie przeszło tak ostrego procesu chudnięcia terytorialnego, jak właśnie Polska. W stosunku do historycznych granic maksymalnych, obecny teren państwa polskiego reprezentuje ok. 30 proc., łącznie z odzyskanymi ziemiami na zachodzie. Ten fakt przesłania nam zarówno zrozumienia wartości ziem nowo - odzyskanych, jak też i zrozumienie konsekwencji gospodarczych nowej sytuacji.

W rzeczywistości walory potencjalne nowego ukształtowania granic Polski na zachodzie są tak wielkie i tak pozytywne, że trudno je w całej rozciągłości ocenić.

Przede wszystkim można obiektywnie stwierdzić, że historia zna bardzo mało przykładów rekonstrukcji sytuacji przegranej przed wiekami. Największe nawet zwycięstwa nie oparte o trwały i czujny wysiłek przepadają w nirwanie historii, klęski i błędy zaś pozostawiają zwykle trwały ślad. Zmartwychwstanie sytuacji przepadłych przed wiekami jest nie mniej cudowne niż zmartwychwstanie człowieka. A taki właśnie wypadek pozytywnej rekonstrukcji minionej przeszłości zachodzi w obecnym położeniu Polski, i to jest prawdziwym sukcesem Rządu Jedności Narodowej. W nowych granicach państwowych — przy wydobyciu wielkiego entuzjazmu pracy i wysiłku naród polski nie tylko może żyć, ale znaleźć warunki rozwojowe jakich nie miał na przestrzeni z górą trzystu lat. Możemy stać się państwem narodowo jednorodnym, a jest to czynnik rozwojowy bezcenny. Możemy przebudować fundamentalnie w ciągu życia dwu generacji strukturę gospodarczą państwa. W tej złej strukturze gospodarczej, a w konsekwencji i socjalnej leżały główne źródła naszej słabości. Mocarstwowe tendencje nie ufundowane na podłożu dynamizmu gospodarczego, na unowocześnieniu struktury gospodarczej stały się wewnętrznym dysonansem w naszej polityce i w naszej psychice narodowej.

Dziś stoimy wobec alternatywy daleko cięższej, ale zarazem jaśniejszej niż w sytuacji przedwojennej. Jeżeli — pomimo trudności powojennych — zdołamy stosunkowo szybko zrekonstruować gospodarstwo Polski tak, by miało ono piętno dynamiczne, przebojowe, twórcze i charakter przemysłowo - morski, wówczas nie tylko usuniemy źródła trwałego kryzysu agrarnego, ale ponad to zahamujemy proces dalszego spychania Polski — od zachodu w kierunku dośrodkowym. Ona przestanie chudnąć i utrwali mocno swój niepodległy byt polityczny i gospodarczy.

Trzeba w sposób męski i prosty wypowiedzieć głośno tę prawdę, że stawka, którą musi rozegrać pozytywnie lub negatywnie najbliższe pokolenie Polski, dotyczyć będzie samego istnienia państwa polskiego, a z tym i warunków bytu naszego narodu.

NAUKA PŁYNĄCA Z PRZESZŁOŚCI HISTORYCZNEJ

Z przeszłości historycznej możemy również czerpać naukę, że nieskrępowane powiązanie polskiego zaplecza z morzem dawało zawsze, nawet przy prawie biernej polityce morskiej państwa — wyraźnie pozytywne rezultaty i odwrotnie, każde osłabienie czy przecięcie tego związku łamało natychmiast linię rozwojową na Wybrzeżu.

Już u samego wstępu do dziejów Polski, wówczas, gdy jej uwaga polityczna skierowana była na zachód, spotykamy silne akcenty morskie i handlowe. Wówczas to jeszcze wielkim portem słowiańsko - polskim był Wolin nad Odrą. Surowiecki w swej „Historyji miast w Polszcze" przytacza, że wówczas żegluga słowiańska na Bałtyku była silnie rozwinięta. Od Wolina, Odrą, Wartą i Gopłem szła wielka trasa handlowa, a liczne statki dowoziły wówczas jako główny produkt konsumpcyjny sól do Polski. Nad Gopłem urósł znaczny na ówczesne stosunki gród, w którym przejeżdżające dalej statki składały cła i opłaty w naturze, kruszami soli. Z tego grodu wywodzą się pradzieje naszej Ojczyzny, a zwał się on Kruszwicą.

Na początku XV wieku handel morski przez odcięty od Polski Gdańsk rozwija się jeszcze bardzo słabo. Rejestruje się tam rocznie kilkadziesiąt małych statków zabierających zboże, mięso, wosk, miedź i ołów, skóry surowe i wyroby lniane. Gdy jednak w latach sześćdziesiątych XV stulecia Gdańsk powrócił ponownie do Polski, rozwój handlu w tym porcie staje się bardzo żywy. W roku 1490 już 720 statków opuściło Gdańsk, zabierając towary polskie. Był to jeszcze zdecydowanie handel bałtycki. Po otwarciu cieśniny Sundu pod koniec pierwszej połowy XVI stulecia poczyna się rozwijać gwałtownie handel dalekomorski w Gdańsku, a zanika prawie handel bałtycki. Teraz Gdańszczanie całymi konwojami flotowymi wywozić poczęli produkty agrarne Polski do Lizbony, ówczesnego centrum morskiego handlu światowego, a z Portugalii przywozili towary indyjskie do Polski. Rynki stopniowo rozszerzają się. W r. 1591 wyrusza z Gdańska flotylla czterystu statków holenderskich ze zbożem polskim do Włoch. W r. 1618 zawinęło do portu gdańskiego prawie dwa tysiące statków, a wartość eksportu polskiego przez Gdańsk waha się w tym czasie ok. 17 milionów ówczesnych zł. p. rocznie. Gdańsk stał się stopniowo pierwszym portem na całym Bałtyku, żyjąc z Polski i pracując dla Polski.

Od końca XVI wieku Bałtyk staje się tak wielkim ośrodkiem handlu międzynarodowego, jak ongiś było nim morze Śródziemne. Jest to reakcja zaplecza polskiego na organicznie związane z nim wybrzeże. W tym okresie czasu odpływa np. z samego Amsterdamu ok. 650 statków rocznie na Bałtyk, a do krajów pozaeuropejskich z tego światowego centrum zaledwie 80 — 90 statków. W połowie XVII wieku już trzy czwarte kapitałów giełdy amsterdamskiej zaangażowane było w handlu bałtyckim. Wedle zaś wykazów rejestru cła zundzkiego 60 proc. obrotów handlowych na całym Bałtyku wiązało się wyłącznie z portem gdańskim. Dla Polski pracuje jednak równolegle szereg portów bałtyckich. Tak np. za czasów Stefana Batorego Elbląg, przyjmuje rocznie ok. 340 statków i tam ma swoją siedzibę kompania dla przewozu sukna angielskiego do Polski.

POLSKA PAŃSTWEM MORSKIM

Krzywa rozwoju handlu morskiego na Bałtyku przebiega zupełnie równolegle do stanu gospodarczego Polski i do ścisłości powiązania gospodarczego i politycznego tych portów z Polską.

To zjawisko powtórzyło się po pierwszej wojnie światowej, to samo powtarza się dziś. Miesiąc za miesiącem przynosi w portach delty Wisły nowe rekordy. Zbliżamy się szybkimi krokami do przeładunku miliona ton miesięczne. Żaden odcinek wybrzeża morskiego w całej Europie nie rejestruje podobnego tempa rozwojowego. Gdy bowiem dwa organicznie uzupełniające się elementy, to jest zaplecze polskie zawarte głównie pomiędzy Odrą i Wisłą i wybrzeże od Szczecina po Elbląg złączyły się w zwartą, gospodarczą i polityczną całość, wybrzeże nasze wbrew wszelkim zniszczeniom i dewastacjom, wbrew trudnościom i brakom poczyna pracować gorączkowo i bardziej dynamicznie, niż można to było przypuszczać w najbardziej optymistycznych perspektywach jeszcze przed siedmiu miesiącami.

Trzeba więc ustawicznie uświadamiać w całym społeczeństwie polskim pozytywną wartość tego procesu historycznej restytucji nad Bałtykiem, tej wielkiej zdobyczy, którą przedstawia dla naszej przyszłości wybrzeże morskie od Szczecina poprzez Kołobrzeg, Derłowo, Postomin, Łabę aż do Gdyni, Gdańska i Elbląga.

Trzeba zdać sobie sprawę z tego, że formalne wejście do rodziny państw morskich i bałtyckich nakłada na nas i wielkie obowiązki i otwiera nam szanse nieograniczonych rezultatów, o ile tylko nastawimy się właściwie do zagadnienia, przekazywanego nam w wyniku wielkiego procesu historycznego we władanie.

Trzeba sobie koniecznie zdać sprawę z tego, że 75 proc. całego handlu światowego rozgrywa się na szlakach morskich, opanowanych przed wojną przez państwa reprezentujące tylko 20 proc. ludności świata, a po wojnie zaledwie 10 proc. One to zgarniają korzyści pozostawione im przez narody nieaktywne.

Trzeba wreszcie zrozumieć, że tak samo fatalnym jest przejawianie nieuzasadnionych i złudnych zwykle odświętnych i krasomówczych ambicji narodowych, jak i brak ambicji wszędzie tam, gdzie ona jest na miejscu i może przynieść w oparciu o świadomy wysiłek pracy pozytywne rezultaty.

WIELKA SZANSA GOSPODARCZA I CYWILIZACYJNA

Ileż bowiem wymowy reprezentuje fakt, że przed wojną na całej kuli ziemskiej istniało zaledwie 31 portów morskich, skoncentrowanych w czterech grupach, które rejestrowały roczny obrót towarowy powyżej dziesięciu milionów ton każdy. Z tej cyfry przypadało na porty usytuowane w stronę Oceanu Atlantyckiego 18, a na morzu Śródziemnym 6, na Oceanie Spokojnym 6 i na Oceanie Indyjskim 1. W r. 1939 Gdynia była zupełnie bliska do przyłączenia się do tego zespołu, by otworzyć piąty rozdział dynamizmu morskiego właśnie na Bałtyku. Po wojnie cyfry ogólnych obrotów i cyfra wielkich portów światowych bardzo znacznie spadła. Tem nie mniej w r. 1947 niewątpliwie zespół portowy: Gdańsk — Gdynia zajmie ponownie czołową pozycję na Bałtyku i wejdzie do nielicznej grupy głównych portów światowych.

Te cele naszej polityki gospodarczo-morskiej są nietylko możliwe do osiągnięcia ale są ponad to niezbędne w imię najwyższych interesów państwa. Tu bowiem, na polskim Bałtyku, na długiej linii łączącej Gdańsk przez Gdynię ze Szczecinem, istnieje wykuta krwią i pracą Polski, znojem walk historycznych z nawałą krzyżacko - germańską, zdeterminowaną decyzją władz państwowych nowej Polski stalowa oś, około której pragniemy i możemy obrócić jak na zawiasie strukturę gospodarczą naszych ziem o 90 stopni. Tu na morskim ramieniu dźwigni historycznej możemy podnieść z upadku wojennego kraj, możemy dźwignąć jego siły, możemy ustalić szacunek innych narodów dla naszej pracy pokojowej i współpracy gospodarczej. Tu możemy pokusić się o zaszczepienie w dorzeczu Odry i w dorzeczu Wisły nowej, innej cywilizacji, innego dynamizmu życia, innego stosunku człowieka do człowieka, by w zgodnym rytmie umocnić wszystkie wartości materialne i moralne, które w przyszłości staną na straży nienaruszalności granic państwa i wolności narodu polskiego.

Ten niewysłowionej piękności poemat tworzony w drzewie, kamieniu, betonie i żelazie, — ten przepotężny dramat, ukazujący wydzieranie morzu jej wód, siły głębi i władzy, — ta wspaniała powieść o rozdarciu ramieniem człowieka dziejów ziemi i kisnącego ze stulecia na stulecie jej rozwoju, aby go w ciągu krótkich lat przekształcić na narzędzie własne, posłuszne woli jako wół, koń, pies — to nowe w polskiej lądowej duszy zatoczone dzieło, stawało się w oczach, z dnia na dzień, ukazywało swe strofy nieznane.

STEFAN ŻEROMSKI

MORZE W POEZJI

Julian Tuwim

GDYNIA

Od jastarni, od jastarni,
Od surowych skał jastrzębich
Ciągnie wiatr — i ptaki karmi
Pomrukami chmur i głębin.

Nad skałami krążą, jastrę,
Zaprawiając się w drapiestwie.
Tu ma Polska rysy ostre,
Rzekłbyś oto Gryf i Mestwin.

Tutaj trzeba ust zaciętych,
Zimnych oczu, zimnych myśli:
Że te porty i okręty
Wpławił w Bałtyk rozpęd Wisły.

Tutaj: Tak! I tu ostrożnie
Ze słowami, bo w granicie,
W ryku morza, w stali mroźnej
Muszą słowa mieć pokrycie.

Więc kranami nachylone
Do słonego wodopoju,
Słyszysz, miasto, jak przysięgą
Biją młoty Gdyniostroju?

I gdy pięść twardnieje w kastet
Mocniej ściska pierścień ślubu
Usta za kraczącym ptactwem
Mruczą wrogo: „Spróbuj... spróbuj..."

Włodzimierz Słobodnik

Wiatr od morza

Szeroko od Pomorza na Mazowsze polne
Wiejesz wysokim wiewem, niosąc w dłoniach morze
I szumisz, wolny wietrze Polski wolnej,
Jak wielki oddech boży i jak skrzydła boże.

Z przestrzeni płynnej, z pełnej piersi oceanu
Niesiesz radosne słowo, słowo o żegludze
Drewnianym uszom Puszczy, zielonym uszom łanów,
Wsłuchanym w twe rapsody, jak poeci — w Muzę.

Nie masz kotwicy dla cię! W gorączkowej Gdyni
Napełniasz sobą żagle, pchasz je ostrym świstem
I twardą swą powinność, jak marynarz czynisz
Na morzu Żeromskiego i Conrada czystym.

Radośnie tobie patrzeć z niebnej wysokości
Na kraj nasz, naszą pracę, nasz wysiłek znojny,
Na fabryki, tartaki, żrące drzewne kości,
Na bieg pociągów młodych, grzmiący, niespokojny.

Radośnie tobie splatać skrzydło chmurnopióre
Z aeroplanu skrzydłem i z lotnika dłonią,
Upadać na łan Polski, jak na klawiaturę,
Klawisze której jednym czerstwym czynem dzwonią.

Przepłatasz, szumisz, wiejesz, świszczesz nad wioskami,
Gdzie cicho śpią podobne do kartofli chaty,
Gdzie sady brzmią ulemi, wody grzmią falami,
Gdzie z koguciego dziobu tryska świt szkarłatny.

Szalejesz nad miastami nad kamieni jezdnią,
Pomnażasz miejski oddech morskim swym oddechem.
Nad jeżem wież przenosisz wzniosłą pieśń powszednią,
Dmiesz, dyszysz, dajesz folgę swym wiatrowym miechom!

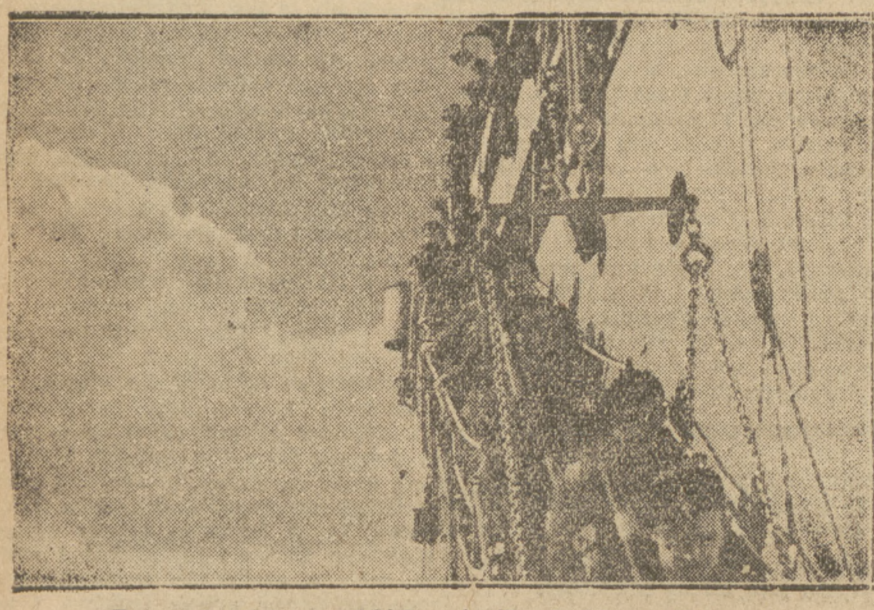
Wiej, szum, szeroki wietrze! Rozwiej nas po świecie,
Nas dzielnych marynarzy, łowców przyszłej ery,
Szlachetnej jak surowy żywot na korwecie,
Jak pieśń i czyn — wspaniałe, jasne dwie bandery!

Jalu Kurek

Morze mówi

Po łokcie nurzam w tych piachach ręce spocone i mokre
I wiem — ktoś tu na mojem ciele i w dzień i w noc buduje.
Odkąd się zaczął na mnie kołysać wielki okręt
nazwany Polską — nie śpię, lecz nadsłuchuję.

Wracają do Kraju



Transport żołnierzy polskich z Anglii schodzi z pokładu M/s „Sobieski" na molo gdyńskie.

Nad Morzem

Przed 14-ma miesiącami była tu pustka, chaos kamiennych, betonowych brył, zwoje skręconego żelastwa, martwe wraki zatopionych statków blokowały wejście do portu, a pośród tego gniły fioletowe, wzdęte ścierwa końskie i trupy ludzkie. Nic z życia, tylko wieczny szum fal, bijących o szczątki falochronów, nic z dumnego, wspaniałego portu, który naszą pracą wzniósł się z piasków małej osady rybackiej w ciągu lat kilku.

Zdawało się zrazu, że to, co tu było przed wojną, zniknęło na zawsze i już nigdy nie powstanie. Ruina portu zdawała się ostateczna i nieodwołalna. Ale olbrzymie i twarde wymogi powojennego życia, potrzeba tak silna i wielka, że wobec niej wszelka słabość i niewiara musiały się cofnąć, zdziałały tu cud, podobnie, jak w Warszawie. Z niczym innym w istocie nie można porównać tego, czego tutaj w porcie gdyńskim dokonano w ciągu roku, jak z obrazem pulsującej życiem Warszawy.

Port gdyński pracuje dziś, jak każdy normalny port świata, mimo, że wysadzone w powietrze falochrony zieją nadal straszliwymi wyrwami, mimo, że niektóre baseny nie zostały dotąd wciągnięte w odbudowę, a resztki statków sterczą dalej z wody, tylko odsunięte od wejścia do portu.

Nigdzie chyba w Polsce problemy gospodarcze nie rzucają się tak jaskrawo w oczy, jak tutaj, na Wybrzeżu, nigdzie nie pojmujemy tak dobitnie, co znaczą słowa „usprawnienie transportu" i „możliwości przeładunkowe". Tutaj słowa pęcznieją treścią, a żywe obrazy są tłumaczami ekonomicznych zagadnień. Oto wpływa do portu piękny, duński statek „Jutlandia" o wyporności 9.000 NRT. Grubymi, stalowymi linami cumuje do nabrzeża, wchodzi w szereg innych, małych i większych. W przepaścistych lukach, osłonięte szczelnie brezentem, leżą bele wełny, worki białej mąki, beczki z mlekiem skondensowanym, konserwy. Opiekę nad statkiem obejmuje w porcie polska straż portowa i urzędnicy celni, w akcję zaś wchodzą natychmiast dźwigi. Praca robotników portowych ogranicza się jedynie do wiązania worków, czy bali, stalowy hak porywa tę naręcz, unosi ją lekko w górę i dostawia wprost na rampę magazynu albo do podstawionych wagonów. Nie inaczej wyładowuje się bydło i konie amerykańskie. Dwie sztuki ryczących zwierząt zawisają w drewnianej klatce między niebem i wodą, przed ostatecznym wylądowaniem na stałym gruncie.

Praca przeładunkowa idzie dniem i nocą, na trzy zmiany. Tak samo dniem i nocą pracują dwa taśmowce, zsypując bez przerwy węgiel do podstawionych statków. Są to machiny — potwory, w których nie widać już wcale człowieka.

W innej stronie, w porcie rybackim, stoją zakotwiczone u pali kutry i łodzie. Przywożą co rano ryby na targ, do licznych wędzarni i fabryk konserw rybnych. Połowy są tego roku niezwykle obfite, Bałtyk darzy nas szczodrze swoimi płodami. Ma to prawdopodobnie przyczynę w zmniejszonych podczas wojny połowach, wskutek czego o wiele większa ilość ryb została wciągnięta w cykl rozmnażania się.

W ulicy Portowej jeden bar obok drugiego, ogorzałe twarze marynarzy i wielojęzyczny gwar, sklepy z „pamiątkami z Wybrzeża", reklamujące się w kilku językach i słony wiatr od morza i skwir mew, przysiadających na zielonej, tłustej od oliwy wodzie basenu — to wszystko nadaje Gdyni już dzisiaj koloryt miasta portowego. Gdynia wrasta silnymi stopami w przyszłość. Twórca Gdyni, inż. E. Kwiatkowski, Pełnomocnik Rządu na teren Wybrzeża, oraz BOP i GUM przyrzekają, że za lat 3 — 4 wszystkie baseny i urządzenia portowe, cały przedwojenny port zostanie oddany do użytku. I kto w tym roku zwiedza wybrzeże, uwierzy w to napewno.

Szeroki oddech pełnego morza i oślepiająco biały piasek wita nas na Helu, w Jastarni, Juracie, Postominie. Półwysep helski, zwłaszcza piękny, staroświecki Hel z domkami w stylu holenderskim, ucierpiał bardzo od działań wojennych. Pozostała barwa, dal, szum wody, idącej ku brzegom, r piętość widnokręgu, po którym suną statki, sosny, skręcone wichrami. I pozostało ciche, pracowite życie rybackie osady, zdanej wyłącznie na siebie, odciętej od świata, w której prości ludzie goszczą cię najszczerszym sercem i słowem.

Szybkie, doskonałe połączenia autobusowe łączą Gdynię z Gdańskiem i innymi miejscowościami w pasie nadbrzeżnym. Gdańsk, niestety cały w ruinie, Wrzeszcz, Sopot, obszar Wolnego Miasta, przed wojną w olbrzymiej większości zamieszkały przez Niemców, jest dziś nawskroś polski. W Sopocie na 31.000 Polaków pozostało 270 rodzin niemieckich, Ten żywiołowy napływ Polaków z całej Polski, z wszystkich jej stron, nad morze, i zupełne wyparcie stąd elementu niemieckiego, świadczy lepiej, niż setki artykułów propagandowych o organicznym związaniu Bałtyku z zapleczem, o jego ważności dla normalnego toku naszych funkcji życiowych. Nie jest to ślepy pęd ku morzu. Najgłębszy instynkt narodu każe nam iść na ten brzeg, omyty granatową falą, ku któremu poprzez równiny Mazowsza, Śląska i Pomorza dwie rzeki dziejowego przeznaczenia żłobią sobie drogę: Wisła i Odra.

WANDA KRAGEN



Antoni Słonimski

Dialog o miłości Ojczyzny

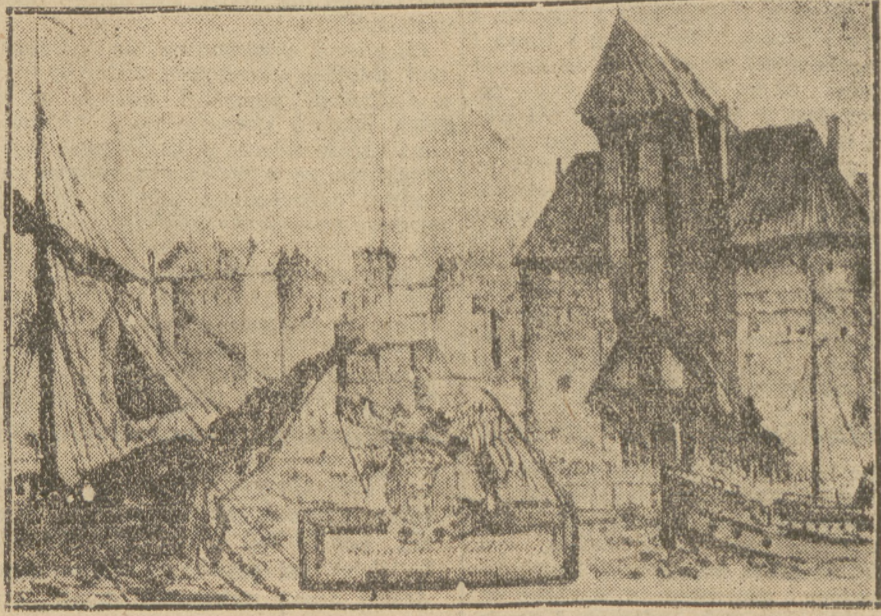
Związały nas wichry jesieni
I żary lata.
Czasem po jednym spojrzeniu
Poznajemy się wśród odmętów,
Banderami z dalekich okrętów
Pozdrawiamy się
Bracia i siostry wielkiego świata.
Źrenice mam świecące jak lustro,
Gdy się ku niebu zatoczy.
Oczy spokojne jak usta
Usta spokojne jak oczy.
Naszym oczom nie trzeba czerwonych potworów,
Sztandarów, zapalonych na skwerach latarni,
My jesteśmy żołnierzami tej armii,
Którą sam błękit i ocean karmi
Szczęściem świtu — słodyczą wieczorów.
Gdy przyjdzie długo czekać
Wśród ciszy na wodach
Aby wiatr przywiał,
Aby się zbudził ten lotny żywioł,
I okręt, który umiera,
Ożywił i w żagle przyodział,
I gdy nadleci nareszcie.
Czy to uczciwie znasz,
Gdy okręt w dreszczu oddechu nabiera
I trzeszczy maszt?
Ach, czy nie czujesz słonego powiewu,
Który owiewa ci skroń?
Dosyć rozmowy i gniewu,
Piersi przygotuj do śpiewu
I podaj mi dłoń.
Czego pożądasz?
Czego ci trzeba?
W oczy zagląda głęboka woda
Złotem meduzy,
Wysoko z nieba
Jak lutnie muzy
Wiatrem nas głaszcze
Słodka pogoda.
Rozpina płaszcze,
Rozrywa bluzy
Swoboda!
Wejdźmy na maszty i reje
Tam bliżej nieba
Patrzaj, już dnieje.
We krwi oparach
Już widać ląd.
Najwyższy czas:
Alarm!

Kazimierz Wierzyński

O przestrzenie, przestrzenie!

O przestrzenie, przestrzenie! Złote fale zboża,
Fiordy strug, wyspy pastwisk i ostrza raf: lasy!
Wzrok, jak łódź, płynie do was, pełne kryształów morza.
I w sercu zwozi skarby kolorowej krasy!

Cudowna jest ta podróż! Jak harpun, spojrzenie
Wbija się w szczyt ostatniej widnokręgu wieży;
Jak maszt zawija w niebo!...Przestrzenie, przestrzenie!
Kto bezkres waszej duszy zgłębi i przemierzy?!



Port Gdański wg starego sztychu

Kazimierz Rusinek

Gdynia, nasza Gdynia

Kiedy trzeba, walczy — kiedy trzeba, pracuje

Historia Polski notuje — w różnych okresach historycznych — wojny Polaków na morzu, ale nigdy nie byliśmy „potęgą morską“ w znaczeniu posiadania i eksploatacji morza.

Polska Piastów (od IX stulecia — 1138)— daje nam porty w Szczecinie i Królewcu. W wieku XI i XII-ym jesteśmy związani z ziemią gdańską i portem.

Tracimy je za rządów Władysława Łokietka (1306—1333) w roku 1309-ym, by po 157 latach walki o odebranie utraconych ziem odzyskać je na nowo.

Za Bolesława Chrobrego (992—1025) długość brzegu morza wynosiła 600 km, za Jagiellonów (1386 — 1572) Polska ma już 1000 km (nad morzem Bałtyckim i Czarnym), a do roku 1772, tj. do pierwszego rozbioru Polski, jesteśmy jeszcze w posiadaniu brzegu morskiego o długości 800 km.

W ciągu wielu wieków naród polski podejmował próby stworzenia siły morskiej i handlu (Zygmunt August, Zygmunt III, Władysław IV, Jan III Sobieski i Poniatowski) ale były to tylko próby, paraliżowane potęgą naszych wrogów i nie zrealizowane z winy nas samych.

Po pierwszej wojnie światowej zdobywamy „skrawek“ wybrzeża, budujemy Gdynię, osiągamy rekordową cyfrę przeładunku (9 milionów ton rocznie, ale do wybuchu drugiej wojny nie byliśmy państwem morskim, bo nie posiadaliśmy dla tego tytułu odpowiedniego tonażu handlowego i nie posiadaliśmy dostatecznie silnej wojennej flotylli morskiej.

Łączny tonaż polskiej floty handlowej wynosił w dniu 1 stycznia 1938 r. 98686 brt —a w r. 1939 mieliśmy około 140 tysięcy brt.

Polska marynarka wojenna była raczej typu bojowo - szkoleniowego, a brak w jej składzie okrętów liniowych (pancerniki, krążowniki, okręty lotnictwa) redukował jej zdolność bojową raczej do obrony.

Nowoczesne kontrtorpedowce „Grom“ i „Błyskawica“ stanowiły, pod względem bojowym, główne siły marynarki wojennej. Byliśmy więc w tej dziedzinie zupełnym kopciuszkiem.

Podobnie kształtował się tonaż marynarki handlowej. Mała Łotwa biła nas liczbą i tonażem statków. I na tym odcinku nie stanowiliśmy żadnej realnej pozycji w porównaniu z taką Norwegią, Danią czy nawet Jugosławią. Jasnym punktem była Gdynia - port, a nowoczesne uzbrojenie, usytuowanie portu i jego zdolność przeładunkowa zdumiewały świat, Polsce przynosząc zasłużoną dumę i rozgłos.

TROCHĘ Z HISTORII GDYNI

W dekrecie biskupa kujawsko-pomorskiego, Wolimira, datowanym w Gdańsku, 31.X. 1253 czytamy, że „Gdina ma należeć do obrębu parafii w Oksiwiu“.

W okresie pierwszego rozbioru Polski, w Gdyni było 7 zagród włościańskich i osada „karczemna“.

Gdynia — pod obcym zaborem — przyjmuje nazwę „Gdingxu“ i do ostatnich lat przed i po wojnie, nie zmienia swego charakteru i nie zmienia szat swej dziewiczości.

Jest małą, pustynną wioską rybacką.

Jeszcze w roku 1909 p. Kulikowska daje nam naturalny obraz rybackiej wioski — Gdyni. Pisze: „Gdynia rozłożona jest nisko nad morzem. Idzie się przez środek wsi płaszczystej, źle utrzymaną szosą, do chałup, leżących dalej od drogi, prowadzą dróżki polne, słabo w piaskach zarysowane. Brak roślinności i surowość nagiego piasku nadają wiosce charakter pustynny, widzimy domki lepione i murowane, dachówką lub strzechą kryte“.

W roku 1913 Gdynia z parafią oksywską liczy zaledwie 300 mieszkańców.

10 lutego 1920 roku uczestniczymy już w zaślubinach Polski z morzem, a w następnych miesiącach toczą się dyskusje w Sejmie nad wyborem miejsca pod budowę portu.

Początkowo wymieniano Tczew, później Puck, a wreszcie dnia 1 maja 1921 zdecydowano, że portem tym będzie Gdynia. Dnia 28 sierpnia 1921 r. Rada Ministrów uchwaliła projekt ustawy ramowej o budowie portu w Gdyni. Klub posłów Polskiej Partii Socjalistycznej złożył następującą rezolucję:

„Ustawa o budowie portu w Gdyni zapewnia Rządowi podstawę prawną dokontynuowania robót portowych już rozpoczętych. Roboty te są konieczne, zbuduje się bowiem obiekt, który zapewni Polsce przystań dla statków własnych, stację wyładowczą dla okrętów i zabezpieczy Państwo w wypadkach nagłych przed odcięciem od wszelkiej drogi międzynarodowej wymiany, jaką jest morze.

Praca ta jednak nie wyczerpuje zagadnienia kwestii portu, mającego zaspokoić potrzeby wielkiego nadmorskiego państwa, zwłaszcza w dalszym jego rozwoju. Dlatego Sejm uchwala:

Wzywa się Rząd, by nie poprzestając na robotach przedsięwziętych w Gdyni, poczynił studia techniczne przez opracowanie projektów i kosztorysów dla budowy portów w innych miejscach, do tego celu się nadających“.

Gdynia, jak rzadko który port, ma idealne wprost warunki naturalne, zajmuje obszar morski o łącznej długości 154 km. Leży w zatoce, co zmniejsza falowanie wody, ma dostateczną głębokość naturalną, a nadto jest chroniona przez półwysep Helski, ten przez przyrodę wzniesiony łamacz fal.

Port gdyński jest największy na Bałtyku. Pod względem przeładunku towarowego zajmuje co do wielkości — czwarte miejsce wśród kontynentalnych portów europejskich. Wyprzedziły go tylko stare i duże porty, jak: Rotterdam, Antwerpia, Hamburg.

Obszar portu zajmuje powierzchnię 1414 ha, w czym 335 ha przypada na powierzchnię wodną.

O kosztach budowy Gdyni krążyło wiele legend. Panowało przekonanie, że skarb Państwa wydał olbrzymie sumy. Bodaj, że rzucono cyfrę 7 miliardów złotych. W rzeczywistości budowa Gdyni obciążyła skarb Państwa kwotą 562 milionów złotych, z której na budowę portu wydano 284 miliony, na budowę miasta 208 milionów, na budowę floty handl. 70 milionów. Wydatek, jak na naszą polską biedę, rzeczywiście olbrzymi. Ale kapitał wkładowy został już zamortyzowany. W okresie od 1929 — 1936 zysk, jaki wniosła Gdynia do Skarbu Państwa wyniósł bowiem 1800 milionów.

Przypominamy, że przez Gdynię przechodziło 46,29 proc. wagi i 46,72 proc. wartość całego polskiego handlu zagranicznego. Znaczenie gospodarcze tego zjawiska jest dla wszystkich zrozumiałe.

Ten wspaniały rozwój i rozkwit naszego portu przerywa wojna. Odepchnięto nas od morza i zrabowano naszą wolność, utraciliśmy Niepodległość, krajem rządzi okupant. Hitler zapowiedział, że już nigdy w historii noga Polaka nie stanie na ziemi Pomorza, że z mórz świata, raz na zawsze zniknie bandera polska. Patrzyliśmy poprzez kraty więzienne i zza drutów obozów koncentracyjnych na krwawiącą ziemię polską, i słuchaliśmy, jak „wiatr od morza“ przynosił nam wiarę ojców naszych, że wrócimy, opromienieni laurem zwycięstwa za cały nasz trud i za naszą ofiarną pracę, za cierpienia i łzy matek i dzieci naszych.

Podtrzymał ducha i myśl w nowy uzbrajał czyn Stefan Żeromski, kiedy pisał: „Wrócimy, ale tym razem na zawsze i wrócimy z przekonaniem, że już stopa tępiciela nigdy tu nie pozostanie. Przyjedziemy po raz wtóry. Nie przynosimy tu zbrodni, nie przynosimy przemocy, nie przynosimy tu krzywdy. Przynosimy zapomnienie, odpuszczenie i pokój. Przynosimy dobro i pracę“.

Gdynia we wrześniu 1939 r.

Poprawa, pracowita Gdynia, najmłodsze miasto niepodległej Rzeczypospolitej, nie znalazła dotąd w kronikach polskiego bohaterstwa należnego miejsca. Nie ma, być może, komu o tym mówić, a może w kalejdoskopie wydarzeń czasu na to nie stało. Bohaterscy obrońcy polskiego wybrzeża mówić nie mogą, ci zaś, którzy przed czasem się „odepchnęli“, wolą przezornie milczeć.

Prawdy jednak o Gdyni, o robotniczej Gdyni, przemilczeć się nie da. Przyjdzie czas, w którym heroizm „czerwonych kosynierów“—obrońców Gdyni doczeka się uznania i podniesiony zostanie do rzędu tych samych czynów, jakich dokonali obrońcy Westerplatte, Modlina i Warszawy. Przyszłe zaś, Nowej Polski, pokolenia czcić będą bohaterów gdyńskich przedmieści na równi ze świetlanej pamięci bojowcami Pl. Grzybowskiego w Warszawie, Łodzi czy Dąbrowy Górniczej z roku 1905.

Tradycja walki niezłomnej i poświęcenia bezbrzeżnego tamtych czasów nie upadła wśród polskiego świata pracy. Nie zdołały jej osłabić zawiedzione nadzieje w okresie niepodległego bytu państwowego. Nie zniszczyła jej ogromna krzywda społeczna i moralna. W epopei walk wrześniowych polskie masy pracujące zdały najchlubniejszy ogniowy egzamin dziejowy i ostatecznie wykazały, że awangardę narodu przyszłej wolnej Rzeczpospolitej tylko warstwy pracujące stanowić mogą.

O Gdyni zazwyczaj mówiono z chlubą. Chlubiono się nią, jako widomym symbolem polskiej energii i polskiej pracy. O pracowniku natomiast mówiono albo z przekąsem, albo zgoła milczano.

Przykro jest dziś o rzeczach tych wspominać. Wspominać, przecież trzeba. Trzeba rozrywać stare rany, żeby nie zarosły blizną podłości, — jak mawiał ongiś Żeromski. Bo czymże to, jeżeli nie podłością ze strony reakcji, było obrzucanie robotników gdyńskich obelgami za to tylko, że w Państwie, które z krwi i pracy robotniczej powstało, lud pracujący chciał żyć po ludzku.

Gdy powstawały w Gdyni monumentalne gmachy, a w okolicach jej tysiące komfortowych pałaców — robotnicy Gdyni musieli się gnieździć w norach ziemnych i barakach chińskiej dzielnicy, nowej Warszawy, Budapesztu, Grabówka. Gdy w barach i kabaretach panowie „chlebodawcy“ szastali stówkami i tysiącami, — robotnik portowy niejednokrotnie słaniał się z wycieńczenia.

Dopiero samopomoc robotnicza, zorganizowana w spółdzielniach mieszkaniowych, kooperatywach spożywczych, w Związkach Zawodowych i przedstawicielstwie Rady Miejskiej Gdyni, polepszyła niedolę rzesz gdyńskich.

Ale to się nie podobało gdyńskiej burżuazji. Armatorzy, importerzy, ogłupione drobnomieszczaństwo i zawodowi dygnitarze zawarli przymierze celem unicestwienia zdobyczy robotniczych, albowiem były one dziełem myśli socjalistycznej. Czerwony sztandar w zaciśniętej dłoni proletariusza gdyńskiego doprowadzał do szału pachołków reakcji. Na spokojnych robociarzy rzucano nieustannie wyzwiska w rodzaju „żydokomuna“, „wywrotowcy“, „bolszewicy“.

Na skutek tej endo-sanacyjnej nagonki wielu robociarzy wędrowało nie raz do więzień. Oni tylko, cała potrójna klika reakcyjna, monopolizowała patriotyzm, odzierając z niego robociarzy. Nawet tak wysoko postawiona osobistość, jak biskup morski ks. Okoniewski, nie umiał się od okazania nienawiści powstrzymać. Gdy na dwa miesiące przed wojną podczas święta morza dygnitarz ten w towarzystwie innych dygnitarzy odbierał defiladę organizacji manifestujących przeciw zakusom wroga w momencie, kiedy przed trybuną przeciągała organizacja PPS, reprezentująca wszystkich robotników Gdyni, ks. biskup odwrócił się do defilujących tyłem.

Ale gdy nadszedł wrzesień 1939 roku „patrioci“ gdzieś się zapodzieli. Na miejscu pozostali natomiast „wywrotowcy“. Pozostał gdyński Leonidas z towarzyszami.

Od nich nie słyszano deklamacji, iż „od Bałtyku odepchnąć się nie dadzą“. Gdy nadszedł czas, milczącym czynem dali się poznać. Gdy dowództwo portu wojennego w Oksywiu odmówiło wydania karabinów, robotnicy gdyńscy przystąpili w ostatniej chwili do fabrykowania białej broni, jak kos osadzonych na sztorc, siekier i okutych drągów.

W taki oręż uzbrojona milicja Polskiej Partii Socjalistycznej stanęła na przedpolach Gdyni do walki z wojskami niemieckimi.

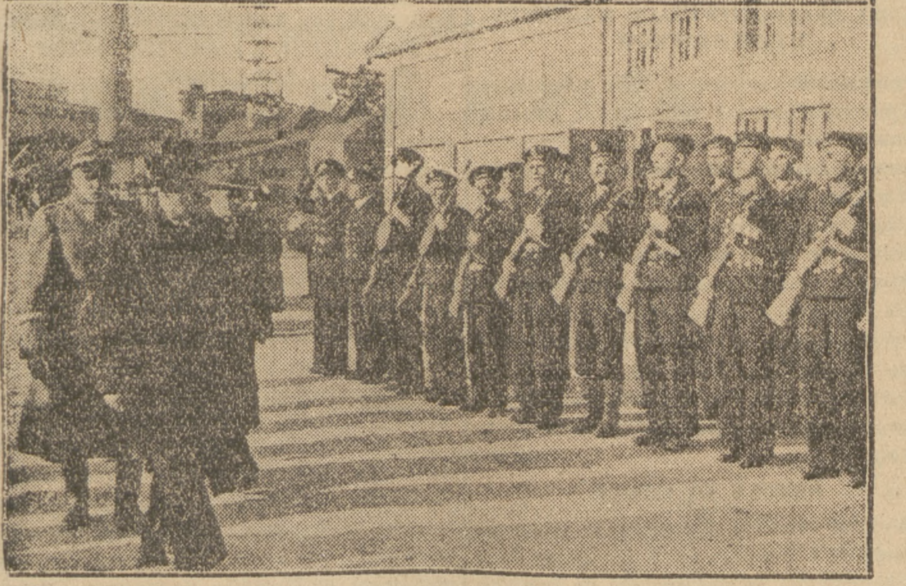
*

Niech ta ziemia na której tyle krwi i obelg od braci-rodaków doznali, a w obronie której życie swe bohatersko i sławnie poświęcili — lekka im będzie.

Bohaterom czerwonych kosynierów cześć — a miastu Gdyni chwała.

Stanisław Oscien

Pierwsza wizyta



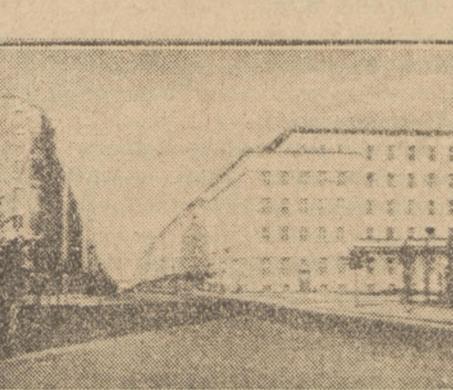
Prezydent Bierut i tow. Premier Osóbka - Morawski wizytują oddziały Marynarki Wojennej w Gdańsku w marcu 1945 r.



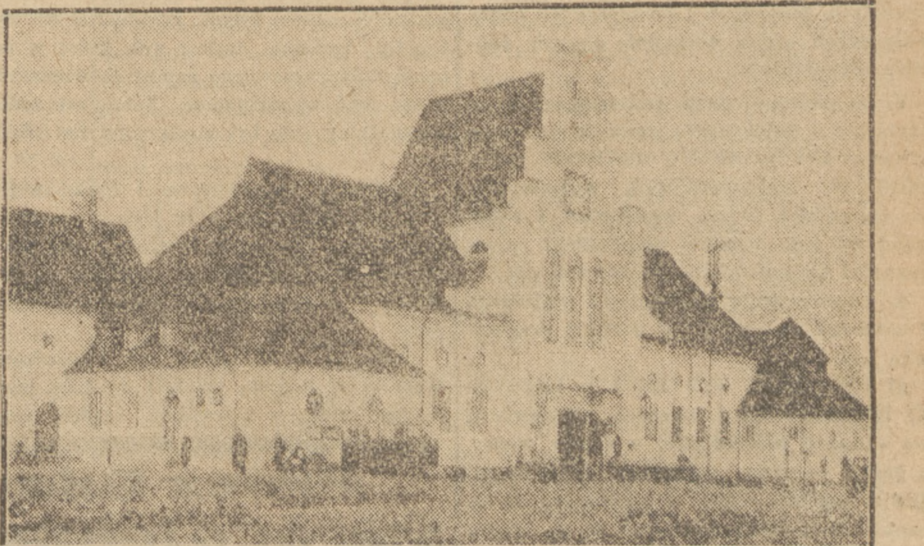
Prez. Bierut, tow. Premier Osóbka - Morawski, Marszałek Żymierski zwiedzają motorówką Świnoujście.

Gdynia





Ulice wczoraj — — i dziś



Dworzec kolejowy w Gdyni.

O POLITYKĘ MORSKĄ

Polskiej Partii Socjalistycznej

Zasadniczym aktualnym celem państwowej polityki morskie, powinno być współdziałanie w przebudowie strukturalnej gospodarstwa narodowego polskiego. Struktura ta w ciągu całych wieków miała charakter przeważnie rolniczy, z niedorozwiniętą produkcją przetwórczo - przemysłową, ze spaczoną sytuacją socjalną mas pracujących, z niewłaściwie rozwiniętą siecią komunikacyjną, a w konsekwencji z osłabionym procesem urbanizacyjnym i nieprzyjającą atmosferą dla rozwoju kultury i cywilizacji na ziemiach polskich.

Jeżeli ma być uczyniony skuteczny krok celem zapewnienia ludziom pracy znośnych i rozwojowych warunków egzystencji w Polsce oraz zapewnienia ludności wiejskiej opłacalności produkcji agrarnej, to wysiłek polityk. państwowej musi być skierowany na przyśpieszenie procesu uprzemysłowienia kraju.

Polska nie jest surowcowo krajem samowystarczalnym. Wymaga ono olbrzymich wkładów w urządzenia przemysłowo - produkcyjne.

Stojąc na stanowisku:

a) uspołecznienia środków produkcji,

b) suwerenności nie tylko politycznej ale i gospodarczej,

c) równowagi bilansu płatniczego państwa,

musimy DĄŻYĆ DO ROZWOJU WYWOZU TOWAROWEGO, BY SKOMPENSOWAĆ NIEZBĘDNY IMPORT maszyn, urządzeń przemysłowych i surowców. Ten import w wielkiej części musi pochodzić z krajów zamorskich. Toteż i wielka część naszego eksportu musi iść drogą morską. Polityka morska wiąże się więc bezpośrednio z najbardziej zasadniczym postulatem: struktualnej przebudowy gospodarstwa narodowego

Państwo polskie stać będzie nadal w obliczu potencjalnego niebezpieczeństwa germańskiego. Sparaliżowanie tego niebezpieczeństwa, zagrażającego wprost egzystencji całego narodu, w censie złamania sił agresywnych wewnątrz samych Niemiec, nie leży w granicach naszych możliwości. Tymbardziej więc musimy dążyć do wytworzenia takich sił odpornych wewnątrz Polski, by niebezpieczeństwo przyszłej agresji — zredukować do minimum.

Temu założeniu odpowiada:

a) w zakresie polityki zewnętrznej—trwałe porozumienie i poczucie solidarności wobec Niemiec ze Związkiem Radzieckim,

b) w zakresie polityki wewnętrznej — tendencja silnego uprzemysłowienia kraju i przebudowy jego struktury gospodarczej.

Oba zasadnicze postulaty mogą być zrealizowane przez szeroką współpracę zarówno ze Wschodem Europy jak i z Zachodem. Stopniowo RYNKI ZAGRANICZNE, A PRZEDE WSZYSTKIM RYNKI ZAMORSKIE, MUSZĄ BYĆ UDOSTĘPNIONE GOSPODARSTWU NARODOWEMU Polski w najszerszej mierze.

W ten sposób polityka morska wiąże się bezpośrednio i logicznie z najistotniejszym i trwałym postulatem polityki zewnętrznej państwa.

W przeciwstawieniu do sytuacji przedwojennej, główne zadania gospodarcze nowej Polski winny się skoncentrować:

a) na systematycznym i planowym stwarzaniu takiej sytuacji ekonomicznej, by jej rezultatem była TRWAŁA KONIUNKTURA na rynku pracy. Tylko na tej drodze można usunąć zarówno ciążące dawniej widmo potencjalnego bezrobocia w mieście i na wsi, jak również stwarzać bez wstrząsów i walki z państwem jako głównym pracodawcą — progresywnie i strzec poprawiającą się sytuację klasy pracującej w Polsce;

b) na systematycznym i planowym przestawianiu eksportu polskiego z surowcowego, na EKSPORT OPARTY O MAKSIMUM PRACY PRZETWÓRCZEJ, DOKONANEJ W KRAJU. W eksporcie naszym muszą dominować nie węgiel, żelazo, cement, cynk, zboże, cukier, nawozy sztuczne itp., ale wytwory o najdalej posuniętym procesie przetwórczym;

c) na planowym wykorzystaniu nowej sytuacji geograficznej państwa, tj. na tendencji częściowego PRZEJĘCIA TEJ ROLI GOSPODARCZEJ, którą w zakresie usług towarowych, portowych i tranzytowych odgrywały przed wojną wschodnie obszary państwa niemieckiego;

d) na planowej akcji, zmierzającej do uczynienia z całokształtu gospodarstwa społecznego INSTRUMENTU ROZWOJU I DOBROBYTU NARODOWEGO, wyzwolonego we wszystkich swych przejawach z zależności od jednostronnej eksploatacji przez czynniki kapitalistyczne własne lub obce.

4. Konsekwencją programową postulatów i tendencji zawartych w punkcie poprzednim jest:

a) USUNIĘCIE BEZ RESZTY LUDNOŚCI NIEMIECKIEJ i ludności, wysługującej się okupacji hitlerowskiej w czasie wojny, z granic państwa polskiego. Postulat ten jest szczególnie ważny w odniesieniu do terenów kluczowych produkcji tj. do Śląska i do terenów stanowiących uzbrojenie handlu tj. do Wybrzeża;

b) POŁOŻENIE w okresowych planach inwestycyjnych państwa, WYRAŹNEGO NACISKU NA ROZBUDOWĘ I ROZWÓJ OKRĘGÓW PRZEMYSŁOWYCH, na rozbudowę nowych dróg wodnych i śródlądowych, w szczególności zaś na uregulowanie Wisły i budowę kanałów w centralnej Polsce, łączących Wisłę przez Śląsk i Bramę Morawską z Dunajem, oraz na rozbudowę wodnych dróg komunikacyjnych;

c) konieczność SYSTEMATYCZNEJ ODBUDOWY I MODERNIZACJI naszych portów morskich, a przede wszystkim GDYNI, GDAŃSKA I SZCZECINA, oraz równomiernego wykorzystania ich urządzeń technicznych i właściwości geograficznych. Zasadnicza odbudowa portów morskich winna być wykonana do końca 1950 roku;

d) konieczność TRWAŁEJ OPIEKI państwowej NAD ROZWOJEM CAŁEGO WYBRZEŻA POLSKIEGO, we wszystkich jego fragmentach terenowych, we wszystkich jego tak różnorodnych funkcjach i nowych, niewyzyskanych jeszcze możliwościach;

e) położenie wielkiego nacisku na ROZBUDOWĘ WŁASNEJ FLOTY HANDLOWEJ, dostosowanej do potrzeb państwa polskiego i jego tendencji politycznych. Marynarka handlowa winna oprzeć swój rozwój na budowie statków na własnych, polskich stoczniach okrętowych i na doświadczeniach liniowych z okresu przedwojennego. Marynarka winna się stać szkołą, zaprawiającą młodzież polską do pracy i służby na morzu, współdziałając w systematycznej rozbudowie ludzkich kadr morskich, dla gospodarczych potrzeb państwa.

f) specjalna piecza nad potrzebami robotników portowych i inteligencji technicznej, pracujących nad realizacją celów polityki morskiej polskiego rządu demokratycznego;

g) zwrócenie jaknajbaczniejszej uwagi na WSZECHSTRONNY ROZWÓJ RYBOŁÓSTWA MORSKIEGO. Dziedzina ta może się stać źródłem wielkiego bogactwa narodowego i dlatego zarówno rozbudowa floty rybackiej: bałtyckiej i dla połowów daleko - morskich, rozbudowa stoczni rybackich, chłodni i fabryk przetwórczych, a wreszcie rozwój kursów przysposobienia rybackiego, stają się ważnym elementem w realizacji państwowej polityki morskiej.

5. Jednakże konkretnym wyrazem decyzji nowego państwa polskiego w zakresie realizacji polityki morskiej jest nie tylko bezpośrednia akcja w dziedzinie rozbudowy gospodarstwa na zapleczu, w rozbudowie dróg komunikacyjnych, w odbudowie portów czy tworzeniu floty handlowej, ale ponad to zdecydowana polityka państwowa w tej dziedzinie. Musi ona znaleźć swój wyraz:

a) w ustaleniu programu odbudowy miast Wybrzeża i realnym stwierdzeniu, że odbudowa ta zajmuje jedno z naczelnych miejsc w hierarchii odbudowy zniszczeń wojennych w państwie;

b) w tworzeniu fachowych zespołów ludzkich, przygotowanych do realizowania wielkich i wielostronnych zadań narodowych na Wybrzeżu. W stałej i sprawiedliwej opiece nad zaspokojeniem codziennych potrzeb tych zespołów;

c) w formowaniu systemu traktatów handlowych, które w swej jednolitej strukturze staną się z czasem kodeksem polskiej polityki morskiej i kodeksu zasad i tendencji polskiego handlu zagranicznego;

d) w udzielaniu systemu ulg w zakresie aktywizacji programu morskiego, a więc naprzykład przez udzielanie okresowych ulg podatkowych dla nowopowstającego, państwowego przemysłu eksportowego, dla budownictwa spółdzielczo - robotniczego i spółdzielczo - marynarskiego na Wybrzeżu itp.

6. Za naczelne zadanie państwa i powołanych instytucji naukowych i społecznych należy wreszcie uznać szeroką akcję uświadamiającą i wiążącą całe społeczeństwo polskie z jego Wybrzeżem morskim, przestawiającym psychikę narodową z agrarno-ekstensywnej na psychikę, przemysłowo-morską o cechach dynamicznych, przepojonych entuzjazmem pracy, wiodącej naród do lepszego bytu. Szkolnictwo na wybrzeżu musi się znaleźć pod specjalną opieką Min. Oświaty.

W. JANOWSKI.

Ryby - bogactwo naszego morza

Jedną z cennych wartości morza jest jego znaczenie, jako źródła rybołóstwa, które w ogólnej gospodarce odgrywają dużą rolę.

Podstawą rybołóstwa przybrzeżnego, a także całego przemysłu przetwórczego były przed wojną szproty, które dawały ponad 80 proc. ogólnego połowu. Po wojnie obserwujemy ciekawe zjawisko, iż szproty prawie że zniknęły, natomiast bardzo obfite połowy dają dorsze, których przed tym było mało.

Poważną pozycję stanowią śledzie. Połów watłuszy, łososi, węgorza oraz innych ryb, jak makrele, sieja i ryby słodkowodne stanowią mniejszy procent.

Wg. danych z roku 1933 połów ryb w poszczególnych krajach wynosił:

Dania	—	84 tys. ton
Anglia	—	962 „ „
Holandia	—	194 „ „
Norwegia	—	1137.4 „ „
Polska	—	14 „ „

W roku 1937 sprowadziła Polska z zagranicy 63 tys. ton ryb. Spożycie u nas wynosiło zaledwie 2 kg. rocznie na mieszkańca. Za ryby morskie, przede wszystkim śledzie, sprowadzane z zagranicy, zapłaciła Polska w roku 1935 ponad 17,5 mil. zł.

Brak dogodnych portów dla kutrów motorowych, zmuszał do odbywania połowów na małych łodziach. Brak nowoczesnego sprzętu i przyrządów rybackich dawał nikły wynik z połowu. Spadek konsumpcji, zubożenie ludności, obniżyły cenę ryby. Praca rybaka sprowadzana była do zera (dwa grosze za jeden kg. szprotów). Była to klęska dla rybaków, bankructwo pracy i zawodu. Podczas wojny wielu rybaków wywieziono do Niemiec, dużo ich wyginęło.

Rybołóstwo morskie w czasie wojny właściwie uległo całkowitemu zniszczeniu i jako dziedzina naszego życia gospodarczego nie istniało. Przystępując po wojnie do pracy, mieliśmy zaledwie 2 kutry i 2 łodzie.

Dziś na ten odcinek morskiej pracy gospodarczej zwrócono baczną uwagę. Uruchomienie motorowych kutrów rybackich, wyposażonych w nowoczesny sprzęt, wyszkolenie zastępów rybaków, stało się zadaniem programowym dnia dzisiejszego.

Po rocznym zaledwie wysiłku mamy już znaczny dorobek w postaci przeszło 50 kutrów i ponad 500 łodzi.

Dla połowów dalekomorskich powołane zostało do życia przedsiębiorstwo „Dalmor", w którym obok czynnika państwowego, bierze w 40 proc. udział „Społem" Zw. Gospod. Spółdzielni R. P.

Połowy morskie w kwietniu 1946 r. przekroczyły całoroczne wyniki roku 1938, a połów majowy był dwukrotnie większy od kwietniowego.

Obfitość połowów spowodowała kryzys na rybnym rynku, który nie był wprost przygotowany na odbiór tak znacznych ilości ryb.

Poprzednie połowy o wiele mniejsze, były w całości wykorzystywane przez Centralę Obrotu i Przetwórstwa Rybnego oraz północne Zjednoczenie Przemysłu Konserwowego, głównie na konsumpcję dla wojska, oraz na cele przetwórstwa.

Nagły i niebywały wzrost połowów, szczególnie w rejonie Gdyni, zgromadził na wybrzeżu ogromne zapasy ryb, które w ramach dotychczasowego zapotrzebowania nie mogły być wykorzystane. Natomiast rynek wewnętrzny nie był nastawiony na odbiór ryb.

Trudności transportowe i brak wagonów - chłodni, sytuację tę jeszcze bardziej pogarszały. Trudności te zostały już przezwyciężone, jednakowoż wyłania się konieczność zorganizowania rynku wewnętrznego.

Trudności w zbywaniu ryb i niezdrowe stosunki w handlu, skłoniły zakłady przetwórczo-rybne, w pierwszym rzędzie spółdzielcze i państwowe, aby zorganizować instytucję, która by miała na celu regulowanie handlu rybami, wpływałaby w kierunku znormalizowania warunków handlu i przetwórstwa rybnego i prowadziłaby politykę rybacką w skali ogólnokrajowej.

Instytucje przetwórczo - handlowe porozumiały się i jest już w stadium organizacji nowa instytucja pod nazwą „Rada Morskiego Rybołóstwa, Przemysłu i Handlu". W skład tej instytucji wejdą przedstawiciele fabryk państwowych, Związku Gospodarczego „Społem", firm prywatnych oraz firm dalekomorskich połowów.

Spopularyzowanie spożycia ryb da szerokim masom pracującym tani i smaczny artykuł, urozmaici ich pożywienie, zwłaszcza teraz, kiedy spożycie mięsa jest ograniczone.

Do akcji tej w pierwszym rzędzie może być wykorzystana dość gęsta i zorganizowana sieć sklepów spółdzielczych.

Połowem ryb trudnią się głównie spółdzielnie rybackie.

Należy pamiętać, że prócz morza, jako źródła rybołóstwa, posiadamy na terenach zachodnich około 2000 jezior o powierzchni ponad 70.000 ha, obfitujących w ryby.

Rybołóstwo stało się podstawą przetwórstwa rybnego. Na wybrzeżu Bałtyckim istnieje już, obok przedsiębiorstw państwowych i firm prywatnych, cały szereg placówek spółdzielczych, eksploatujących bogactwa morza. Wśród tych ostatnich zasługują na uwagę Przemysłowe Zakłady Rybne „Społem" w Gdyni. Zakłady te objęło „Społem" w dn. 1.VI.1945 r. w stanie kompletnego zniszczenia. Dzięki podjętym wysiłkom już w połowie lipca 1945 r. uruchomiono wędzarnię, a w połowie sierpnia 1945 r. ruszyła produkcja konserw.

Zakłady te są wyposażone w 43 pieców wędzarnianych, oraz wszelkie inne urządzenia, niezbędne dla produkcji konserw.

Produkcja obejmuje działy: wędzarniany i konserwowy z poddziałami: konserw sterylizowanych, prezerw i marynat zimnych, oraz solarniany.

Zakłady wędzą wszystkie gatunki ryb morskich i słodkowodnych. Wśród ryb wędzonych dominuje dorsz, najpopularniejsza ryba naszego wybrzeża.

Drogą przeróbki różnych gatunków ryb, otrzymują zakłady różnorodne konserwy jak: skumbria, flondra w pomidorach, szczupak w galarecie, węgorz w galarecie, łosoś w oliwie, pasztet rybny, sałatki, szproty w oliwie, szproty a la sardynki, rolmopsy, moskaliki.

Ponadto na specjalne zamówienie klientów są wyrabiane konserwy półtrwałe, nietrwałe, oraz luksusowe.

Zdolność przetwórcza zakładów „Społem" wynosi przy 3 zmianach — 30 ton dziennie. Obecnie zakłady pracują na jedną zmianę, zatrudniając w sezonie zimowym 200, a w letnim około 100 robotników, głównie z powodu trudności zdobycia opakowania.

Za czas od 1.VII.46 do 30.V.45 obroty Zakładów „Społem" w Gdyni wynoszą 255 ton ryb wartości 35 mil. złotych, w tym ryby wędzone 126 ton wartości zł. 11 mil. i konserwy 119 ton za zł. 23 mil.

Prócz tego w Kołobrzegu posiadamy 3 zakłady przemysłu rybnego o pewnej ilości pieców wędzarnianych oraz niewielu maszynach przeróbkowych. Jeden z tych zakładów przejęło „Społem".

Nasze życie gospodarcze stale się ożywia Powstają i będą powstawały nowe placówki eksploatujące bogactwo morza. Zwiększą się połowy. W parze ze wzrostem połowów, musi odpowiednio wzrastać zdolność produkcyjna rybnych zakładów przetwórczych.

Ścisłe współdziałanie placówek, trudniących się połowem ryb, z zakładami przetwórczymi i siecią rozprowadzającą, nada tej dziedzinie pracy stałość i planowość, oraz przyczyni się do usprawnienia aprowizacji ludności.

Rozwijając rybołóstwo morskie i przetwórstwo rybne, trzeba mieć na uwadze nie tylko potrzeby wewnętrzne kraju. Jako państwo morskie musimy nastawiać się na ekspansję zewnętrzną. Nasze ryby mogą mieć zbyt w Środkowej Europie i na zachodnich terenach Związku Radzieckiego, a konserwy cenniejszych ich gatunków możemy dostarczać krajom Europy Zachodniej. Za nasze ryby otrzymamy z zagranicy towary, których nam brak.

Należyte zorganizowanie rybołóstwa morskiego wydatnie podniesie bogactwo naszego narodu.

Jan Dowżyk.

Prócz Gdańska trzeba się starać o jaknajwięcej portów.

Stanisław Staszyc

WIEŚCI Z KRAJU

SZKOŁA TECHNIKI TRAKTOROWEJ W POZNANIU

W Poznaniu powstała Szkoła Techniki Traktorowej, jako centralny ośrodek szkolenia instruktorów, inspektorów technicznych, majstrów warsztatowych i mechaników na traktory i maszyny rolnicze. Kurs nauki trwa pół roku i obejmuje każdorazowo 70-ciu słuchaczy. Na czas trwania kursu słuchacze otrzymują od PPT i Maszyn Roln płatny urlop oraz mają zapewnione bezpłatne utrzymanie w internacie szkolnym. W nowej uczelni zostanie zastosowana tzw „amerykańska metoda szkolenia zawodowego" (job instrution training). Metodę tę wprowadził do Polski P. R. Morris, delegat UNRRA, który przygotował na szeregu kursów odpowiednich wykładowców dla tej szkoły.

KURSY PRZYGOTOWUJĄCE MAJSTRÓW I CZELADNIKÓW

Przygotowaniem nowych kadr robotników i dokształceniem już pracujących zajmują się m. in. kursy przemysłowe przyfabryczne których w samym tylko województwie łódzkim odbyło się już 20. Trwały one od 1—3 miesięcy, a uczęszczało na nie ok. 1.500 osób Czynne były także kursy czeladnicze i mistrzowskie dla robotników zaawansowanych w pracy w danej gałęzi przemysłu Ukończenie tych kursów daje tytuł czeladnika lub majstra fabrycznego. Wobec pozytywnych rezultatów kursów przyfabrycznych projektowane jest dalsze ich uruchamianie.

SZKOŁA NA CZASIE

Wydział Oświaty Rolniczej w Poznaniu organizuje 1 września br. 3 miesięczny kurs dla kandydatek na nauczycielki do żeńskich szkół rolniczych.

Kurs obejmuje zagadnienia z dziedziny: żywienie rodziny, zaopatrywanie rodziny w odzież, wychowanie dzieci.

Kurs poprowadzi personel Liceum Gospodarstwa Domowego SS. Urszulanek w Pniewach.

Po ukończeniu kursu kandydatki natychmiast otrzymują zatrudnienie w szkolnictwie rolniczym.

Warunki: świadectwo ukończenia liceum ogólnokształcącego wzgl. zawodowego. matury gimnazjalnej dawnego typu, wzgl matury i liceum pedagogicznego lub seminarium.

Nauka bezpłatna. Dla niezamożnych kandydatek stypendia. Liczba miejsc ograniczona. Zgłoszenia: Wydział Oświaty Rolniczej W.U.Z. Poznań, Pl. Wolności 14 — do 15.VIII.46.

ROBOTNICY - ESPERANTYŚCI — KORESPONDUJCIE Z ESPERANTYSTAMI HOLANDII

Robotnicy holendersey obchodzić będą w sierpniu 30 lecie założenia Robotniczego Stowarzyszenia Esperantystów. Prosimy robotników polskich o wysłanie okazyjnych kart pocztowych lub listów dla zapoznania się naszych proletariatów pod adresem:

Laborista
Esperanto Asocio,
Enschede (Van Coeverdenstr. 39)
Nederlando.

UWAGA — WIĘŹNIOWIE POLITYCZNI!

Zarząd Główny Związku Weteranów Walk Rewolucji 1905—1918 r. wzywa Weteranów-skazańców politycznych, zamieszkałych na terenie województwa gdańskiego do rejestrowania się u ob. Władysława Dzierżanowskiego w Urzędzie Pocztowym Gdańsk 1, ul. Bojowców Nr. 7/8.

Związek Gospodarczy Miast Morskich

starych z nazwy, lecz kwitnących energią młodości

Inż. Piotr Zaremba, Prezydent m. Szczecina w referacie na zjeździe Zw. Gosp. Miast Morskich scharakteryzował cele i zadania tego Związku.

Program konkretnych prac Związku Gospodarczego Miast Morskich Rzeczypospolitej zadecyduje o tym, czy Związek ten stanie się jednym z wielu stowarzyszeń wyciągających rękę do Państwa o dotacje — czy też stanie się nowym, twórczym czynnikiem w naszej polityce morskiej.

Zagospodarowanie nowo odzyskanego wybrzeża nie może być zdane ani na łaskę czystego przypadku, ani wyłącznie na barki programu rządowego. Samo wybrzeże jest pojęciem goeograficznym — pojęciem gospodarczym staje się jedynie z chwilą pojawienia się na nim człowieka, który potrafi z morza uczynić pomost zamiast bariery. Człowiek ten pojawia się na wybrzeżu, z którego został wygnany przemocą — pojawia się po 6-ciu lub kilku - set lat nieobecności; zjawia się ponownie jako polski osadnik, polski rybak, polski kupiec i mieszczanin na wybrzeżu aby osiąść tu na stałe.

Warto sobie uprzytomnić ten moment emocjonalny, że stworzyć się ma Związek Miast starych z nazwy, ale w swej istocie młodych, wręcz kwitnących energią młodości.

Po pierwszym roku zagospodarowania się, po pierwszym okresie utrwalenia swego stanu posiadania, każde miasto nadmorskie poczyna szukać dalszych naturalnych dróg do swego rozwoju. Najłatwiej do tego drogą wiedzie przez współpracę — i tak powstała pierwsza myśl zrzeszenia tych skupisk ludzkich, które korzystają z szerokiego horyzontu polskiego morza.

Nie jest zatem Związek Miast Morskich wynikiem przypadku, czy chwilowej koniunktury; — nie jest to wynik konsekwentnej myśli wypadkowo połączonych czynników emocjonalnych i chłodnej kalkulacji.

KOMUNIKACJA WODNA

1. Jako naturalny protektor miast morskich powinien Związek dążyć w pierwszym rzędzie do stworzenia pojęcia wspólnoty tych miast między sobą. Jest to zadanie tym trudniejsze, że miasta morskie zaludnione polskimi osadnikami pochodzącymi ze wszystkich niemal części kraju i zagranicy, nie zdążyły jeszcze wytworzyć jednolitego typu ludności, a tymbardziej wytworzyć jednolitej tradycji morskiej. Jedynie związanie tych miast w jedną całość gospodarczo-kulturalną pozwoli na szybszy proces przekształcenia psychiki osadników na psychikę morską, co pozwoli dopiero na śmielsze zamierzenia. Związanie może to mieć miejsce, przede wszystkim drogą najbardziej realną i bezpośrednią — przez istotne powiązanie komunikacyjne. I tu w pierwszym rzędzie narzuca się koncepcję stworzenia pod egidą Związku Przedsiębiorstwa Zeglugowego, nającego obsługiwać całe wybrzeże od Szczecina aż poza Elbląg, przeznaczone nietylko do przewozu osób ale i towarów. Statki tego przedsiębiorstwa związkowego winny docierać wszędzie, nie hamując w niczym ściśle lokalnych możliwości żeglugowych. Flota Związku zaopatrzona we własną bandę winna być tym strumieniem odżywczym, pobudzającym miasta związkowe do bardziej odżywczej działalności gospodarczej.

Zegluga ta będzie musiała być zróżniczkowana, łącząc dwa daleko od siebie położone ośrodki morskie Gdańsk — Szczecin, obsługiwać będzie 5 portów naszego piaszczystego wybrzeża. W zatoce szczecińskiej powstanie problem połączenia osiedli morskich ze Szczecinem, zaopatrzenie ich lokalnego przemysłu w węgiel drogą wodną, umożliwienie bezpośredniego wywozu gotowych wytworów. Na odcinku tym, można będzie współpracować pomiędzy Związkiem Miast Morskich i nowoutworzoną Spółką Żeglugi na Odrze.

Flota Związku winna zająć się przedłużeniem Zeglugi odrzańskiej do miejscowości nadmorskich — analogicznie, jak na odcinku gdańskim specjalne statki o typie rzeczno - morskim powinny obsługiwać trasę Gdynia — Gdańsk — Wisła — Elbląg.

Jest rzeczą niewątpliwą, że przy dobrej organizacji kupieckiej powinna istnieć możliwość równomiernie założonych frachtów powrotnych dla kabotażu na odcinku Szczecin — Gdańsk.

Dotyczy to również komunikacji pasażerskiej, o silnym ruchu turystycznym który pozwoli na niezwykłe ożywienie całego wybrzeża.

KOMUNIKACJA LĄDOWA

2. Z zagadnieniem komunikacji morskiej wiąże się ściśle zagadnienie komunikacji lądowej. Międzymiastowe autobusy Związku powinny za parę lat powiązać te odcinki wybrzeża, które dotąd trwały w letargu bez możliwości połączenia się ze światem. Dziś jeszcze Swinoujścia nie ma połączenia regularnego przez Wołyń i Stary Dąb do Szczecina. Warpno Nowe jest praktycznie nadal odcięte od świata. Elbląg z Gdańskiem ma niezwykle utrudnione połączenie. Niezależnie od tego autostrada nadmorska (która bezwzględnie musi powstać w ciągu najbliższych 20 lat), powinna być regularnym połączeniem sezonowym pomiędzy poszczególnymi miastami nadmorskimi.

Wymiana dóbr towarowych i artykułów spożywczych musi być przeprowadzona przy użyciu związkowego taboru samochodów ciężarowych. Czy to chodzi o przerzucenie z okolic specjalnie obficie zaopatrzonych pewnych produktów do uboższych miast nadmorskich, czy też o dostarczenie surowców do przemysłowych obiektów, stojących pod opieką Związku — wszędzie tam korzystniej będzie użyć do tego celu własnego taboru.

Wiąże się z tym dalsza możliwość, aby Związek Miast Morskich, dbając o polepszenie bytu specjalnie upośledzonych członków, stał się tą instytucją, którąby wyrównywała chwilowe braki np. aprowizacyjne, przerzucając niektóre produkty. Ze to się będzie odbywać przy ścisłej współpracy Związków z odpowiednimi organami administracyjnymi — jest oczywistym; inny jednak będzie skutek, gdy o tym pomyśli „Spółdzielnia Międzymiastowa" jaką będzie Związek, aniżeli gdyby kwestia ta zdana była wyłącznie na inicjatywę urzędów.

Tak więc na odcinku polityki amatorskiej i eksploatacji Związek będzie naturalnym protektorem, poszczególnych miast morskich.

WSPÓŁPRACA GOSPODARCZA

Związek Miast będzie właścicielem poszczególnych magazynów portowych, użytkowcą specjalnych urządzeń portowych, na równi jak i inne Towarzystwa Okrętowe, w oparciu jednak o sprzyjającą atmosferę ścisłej współpracy z miastem portowym.

Dalszą domeną pracy Związku będzie dążenie do większego niż dotąd, wciągnięcia miast w zagadnienia rybołówstwa, przede wszystkim rybołówstwa przybrzeżnego nie zapominając o tym jednak, że właśnie rybołówstwo dalekomorskie opiera się o miasta specjalnej w tym kierunku wyrobionej tradycji.

W oparciu o rybołówstwo powstać powinien w miastach nadmorskich specyficzny przemysł. Będzie to również przemysł rybny, jak i przemysł o charakterze istotnie miejscowym: wyroby specjalnie pamiątkowo - turystyczne, mające być niejako biletem wizytowym danego miasta. Będzie to przemysł raczej drobny lub średni oparty na miejscowej ludności, na miejscowych rzemieślnikach i robotnikach czujących się dobrze w swym nadmorskim środowisku. Wzajemna wymiana wytwórczości, planowe rozprowadzenie we wnętrzu kraju, zachęta tak moralna, jak i realna do stosowania jej nowych źródeł lokalnego przemysłu czy rzemiosła — oto jeden z punktów programu Związku. A cel przez to osiągnięty będzie nietylko natury materialnej ale i moralnej. Stworzy mocne podstawy dla życia mieszkańców wybrzeża i zespoli ich z ich miejscem nowej egzystencji.

AKCJA PROPAGANDOWA

Działalność Związku nie ograniczy się w ramach administracyjnych miast nadmorskich. Program pracy Związku obejmie również i całokształt akcji turystycznej na wybrzeżu w oparciu o nadmorskie miasta jako ośrodki promieniowania i obejmie również naturalne przewodnictwo w rozwoju regionalizmu na całym wybrzeżu.

Kształtowanie się cech regionalnych na poszczególnych większych odcinkach wybrzeża nie może być przypadkowe we wzajemnym do siebie stosunku. Nie mogą przede wszystkim te różne regionalizmy wybrzeża nabrać w stosunku do siebie cech obcości. ZMM dbać musi o harmonizację rozwoju tych regionalizmów i co najważniejsze budować nad nimi poczucie łączności mieszkańców polskiego wybrzeża.

Nie można rozdrabniać morskiej akcji propagandowej na oderwane imprezy rozlicznych instytucji. Inicjatywę zbiorową tej akcji obejmie Związek, który w oparciu o istniejące i doskonale już funkcjonujące instytucje (Instytut Bałtycki, Instytut Zachodni, Liga Morska itp.) będzie realnie przeprowadzał propagandę naszego wielkiego Morza. Połączona z tym będzie akcja szkolnictwa, kursy żeglarskie i rybackie, bliższe i dalsze wycieczki morskie, nadmorskie obozy letnie, odczyty i zjazdy, kompletowanie bibliotek marynistycznych i inne imprezy o podobnym charakterze.

PLANOWANIE

Działalność Związku przejawiać się musi też w ten sposób realny i uchwytny. Będzie to udzielanie pomocy miastom w opracowywaniu ich budżetów i planów inwestycyjnych, w rozwiązywaniu ich lokalnych trudności, spowodowanych ich chwilowym brakiem fachowców, w udzielaniu porad i opinii. Nie jedno miasto nie będzie w stanie sprowadzić fachowca dla dokonania lustracji jekiegoś zakładu lub dla opracowania planów odbudowy czy też inwestycji. Będzie to mógł natomiast uczynić Związek, dopomagając w ten sposób swemu członkowi. Nie jedno miasto nie jest w stanie zorganizować sobie stałej służby kontrolnej swych agend — Związek przez powołanie stałej Komisji rewizyjno - kontrolnej będzie w stanie przyjść miastom z pomocą.

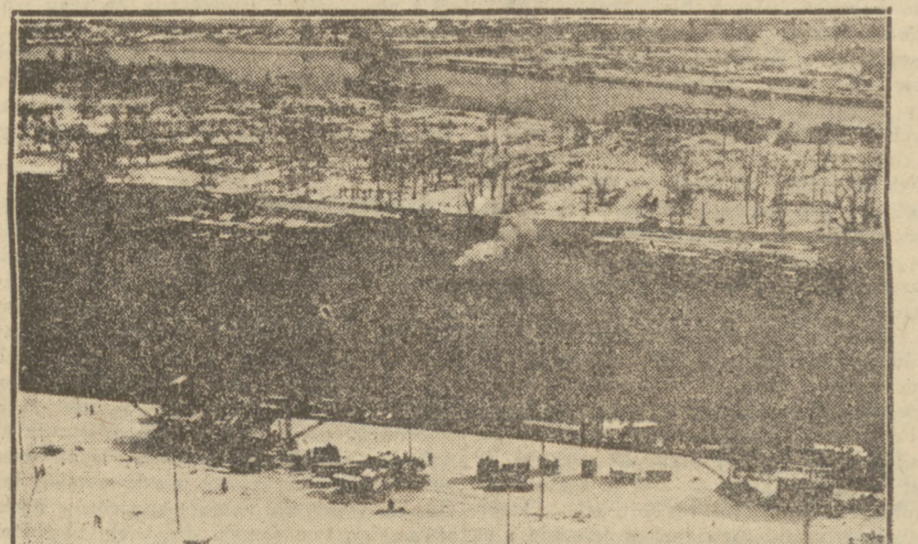
Te plany i budżety, ujęte jako część ogólnej gospodarki nadmorskiej wymagać będą niejednokrotnie interwencji i uzasadnienia wobec władz centralnych. Rolę te przejąć powinien Związek Miast Morskich jako rzecznik całego wybrzeża i to nie tylko w charakterze pośrednika, ale przede wszystkim jako inicjator nowych, śmiałych i dalekosiężnych zamierzeń.

Jednym z tych poczynań jest czynny udział Związku w pracach nad przestrzennym, gospodarczym i osadniczym planowaniem wybrzeża.

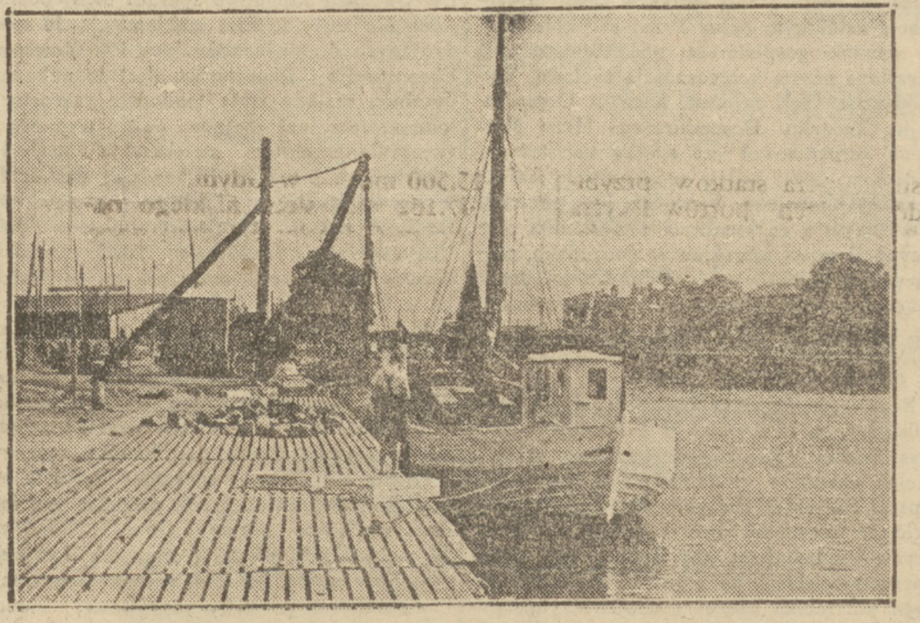
REPREZENTACJE WOBEC ZAGRANICY

Jest jeszcze jedna dziedzina działalności Związku, której nie wolno pominąć. Jednocząc w sobie wszystkie miasta morskie. Związek staje się tym samym reprezentantem Polski wobec innych państw morskich. Współpraca Związku z zagranicą — i to bliższa i dalsza — będzie z konieczności rozwijać się coraz to szerzej i mocniej. W stosunkach międzynarodowych nad sentymentem niejednokrotnie góruje wyrachowanie handlowe — i tam, gdzie inne kontakty mogą zawieść tam przeważyć może delegacja Związku Miast Morskich, reprezentując poważną, niezaprzeczalną, pozycję gospodarczą. Związek nie będzie jedynie narzędziem polskiej polityki zagranicznej, ale stanie się jej silnym atutem i pomocnikiem.

NASZE NOWE MIASTA MORSKIE



Ogólny widok portu w Szczecinie



Postomin

Ze wspomnień marynarza z załogi „Chrobrego"

Ostatni rejs

W 1939 roku przybyły polskiej flocie dwa piękne, nowe statki pasażerskie: M/s „Sobieski" i „Chrobry".

„Sobieski" prawdopodobnie w niedługim już czasie powróci do Polski, przetrwawszy szczęśliwie wojenne tarapaty. Dzieje natomiast „Chrobrego" były krótkie i tragiczne. Raz tylko zawinął on do Gdyni, poczym wyruszył w podróż na morza południowe i tam zaskoczyła go wojna. Z kolei, statek zostaje „zmobilizowany" do służby w Marynarce wojennej Wielkiej Brytanii dla transportów wojsk.

Swoje wspomnienia z tego okresu opisał M. Koch...czyk, jeden z członków załogi, w wydanej w Londynie książce „Ostatni rejs". Poniżej drukujemy fragmenty ostatniego rozdziału tej opowieści.

*

Siódmego maja 1940 r. M/s „Chrobry" wyszedł z Firth of Forth (Szkocja) w drogę do Norwegii, mając na pokładzie oprócz 173 oficerów i załogi, wojsko lądowe i lotników. Dzień był ciepły i czuć było wiosnę, lecz w miarę oddalania się na północ robiło się chłodniej z dnia na dzień. Z nami szło jeszcze kilka statków z wojskiem i amunicją; płynęliśmy pod osłoną słabej eskorty, złożonej z małych okrętów wojennych. Własne uzbrojenie statków handlowych było wtedy jeszcze w powijakach i dopiero w trzecim roku wojny osiągnęło swój odpowiedni poziom bojowy.

Była to druga wyprawa „Chrobrego" do Norwegii. Z pierwszej, po wysadzeniu wojska w Namsos, wrócił szczęśliwie, choć go samoloty niemieckie obkładały obficie bombami. Ale co jest przeznaczone tym razem? Oto pytanie, jakie każdy z załogi i żołnierzy zadawał sobie podczas wielkiego sztormu, gdy statek szedł coraz bliżej ku niebezpieczeństwu.

Bomby głębinowe, rzucane przez eskortujące nas okręty wojenne, wstrząsały statkiem co chwilę, a od strony Norwegii słychać było już strzały armatnie. Na statku naszym jest pełno wojska. Ruch i jakieś tajemnicze przygotowanie wśród wojska trwa. Statek rzucany jest silną falą, drży i bezustannie zmienia równowagę. Wówczas chwieje się wszystko wewnątrz i od czasu do czasu jakiś ciężki przedmiot urywa się i uderza z łoskotem o ścianę.

Jedenastego maja o siódmej rano maszyny na M/s „Chrobrym" stanęły na stop. Parę mil przed nami zarysowało się porozciągane wśród gór miasteczko Harstad. Wokół nas kręci się pełno okrętów różnego typu przeważnie z wojskiem. Zjawiają się nagle i w pośpiechu znów znikają w bezkresach morskich.

W dzień robi się ciepło; po przygotowaniach wojska na statku domyślamy się, że wchodzimy zaraz do portu. Portem tym jest daleko na północ wysunięty Harstad. W Harstadzie panuje iście wojenny nastrój. Po wyokrętowaniu wojska, władze wojskowe zezwoliły na wyjście załogi na ląd. Korzystałem i ja z tej okazji i razem z kolegami błąkamy się po wąskich ulicach wyludnionej mieściny: tu i ówdzie porozwalane domy — to pierwsze ślady niemieckiej kultury, przyniesionej przez lotników.

W mieście jest pełno żołnierzy: brytyjskich, francuskich, a przed wieczorem przemaszerowują też i polskie oddziały z Francji. Zatrzymały się niedaleko od „Chrobrego" na krótki odpoczynek i zaraz znalazły się dla nich prezenty ze statku w postaci papierosów i prowiantu. Rozmawiamy z polskimi żołnierzami i żal nam jest, że są marnie umundurowani, bez porównania gorzej, niż żołnierze brytyjscy. Z rozmów wyczuwa się wyraźną nutę niezadowolenia z niektórych oficerów. Maszerują do Bodo gdzie w tej chwili jest front niemiecki. „Chrobry" będzie miał za zadanie podejść tam również niedługo z posiłkami.

Postój w porcie nie rokuje nam spokoju i dlatego dziwimy się, że nas tu trzymają aż przez cztery dni. Z doświadczenia poprzedniej wizyty w Norwegii wiemy, że tak długo mamy spokój, dopóki nas nie wytropią niemieckie myśliwce.

„Chrobry" stał na razie spokojnie, czekając na dalsze rozkazy i żaden samolot nie ukazał się nad nami, mówię żaden, bo samolotów brytyjskich czy w ogóle alianckich nie było, a niemieckie widocznie były zajęte gdzie indziej.

W tym czasie na statek załadowano 50 ton amunicji, dynamitu i sprzęt wojenny, a dnia 14 maja załadowaliśmy wojsko w ilości, jakiej jeszcze dotychczas nigdy nie było na „Chrobrym".

„Chrobry" ma rozkaz podwiezienia wojska i ładunku na front do Bodo, teraz jednak gdy każda chwila postoju w Harstad grozi mu niebezpieczeństwem zbombardowania, musi czekać do zmroku.

Jest już godzina 16 ta, żołnierzom daliśmy podwieczorek i czekamy na kapitana, który pozostał w sprawach służbowych na lądzie.

Samoloty atakują nas bez przerwy, statek drży od strzałów własnych dział. Nagle seria potężnych wybuchów zatrzęsła całym statkiem. Wszyscy pod pokładami zamarli na chwilę; zdawało się, że tym razem atak był fatalny dla „Chrobrego". Ale okazało się, że ciężkie bomby spadły 15 metrów od lewej burty „Chrobrego" i nie wyrządziły mu żadnej szkody. O godz. 18.10 kapitan wrócił na statek i M/s „Chrobry", eskortowany przez dwa kontrtorpedowce „Wolwerine" i „Stork" — udał się w swą niebezpieczną drogę, z której nie miał już wrócić.

Załoga, znużona całodzienną pracą i atakami bombowców, oczekiwała nadejścia wieczoru w nadziei, że będzie miała choć trochę spokoju. Nie były to nadzieje zbyt wielkie, wszyscy z nas zdawali sobie sprawę, że statek idzie tuż pod sam front i dlatego należało się spodziewać niebezpieczeństwa w każdej chwili. Przedzieranie się wąskimi fiordami wśród wysokich gór podwajało nasze obawy, tym bardziej, że mimo późnej godziny o ciemność było trudno. Białe, polarne noce sprzyjały niemieckim lotnikom, ale nie nam.

O godz. 23 ciej żołnierze, znużeni marszem i całodzienną pracą już pokładli się na spoczynek. Tylko zdwojone posterunki na wszystkich punktach stoją posmutniałe. Po długiej strzelaninie zrobiło się jakoś cicho, statek płynie po fiordzie bez szelestu, jakby się skradał.

O godz. 23.40 z czternastego na piętnasty maja silna detonacja wstrząsa statkiem. Przebudziliśmy się nagle i któryś z nas zaklął. Czyżby to koniec... Jeszcze nie dokończył słów, gdy seria bomb wybuchowych i zapalających trafia statek w sam środek.

Natychmiast zgasło nam w kabinie światło, zapalone przez nas po pierwszym wybuchu. Wiedząc, że światło gasło przy poprzednich większych wstrząsach statku, uderzyłem ręką w klosz, aby się upewnić, czy nie jest to tylko wypadek z żarówką. Ku naszemu zdziwieniu światło nie było uszkodzone. Wyskoczyliśmy z łóżek i każdy zaczął wciągać na siebie, co mu tylko popadło pod rękę.

Słyszę jak mój kolega medytuje głośno, że nie będzie brał nowych butów kupionych ostatnio w Glasgow, ale weźmie stare, jak gdyby mu w nich łatwiej było uciekać i w tym momencie wybiega z kabiny. Ja jeszcze szukam czegoś po szafie. Dzwonki i syreny alarmowe wyją złowrogim głosem. Na całym statku wre straszny hałas i nawoływania. W tej chwili kolega wpada, wystraszony, do kabiny z powrotem z krzykiem: — „bierz maskę, gaz"! Chwycił swoje pudełko z maską i wyleciał jak z procy, pozostawiając mnie nadal w kabinie.

Teraz zrozumiałem, że jest na prawdę źle i że wyjście na pokład mamy zamknięte. Rzuciłem już przygotowane do zabrania rzeczy, włożyłem maskę i wybiegłem z kabiny, ażeby się wydostać na otwarty pokład. Trwa to wszystko sekundy. Kierując się po krętych korytarzach do głównego wyjścia, planuję sobie, że na wypadek, gdyby ta droga była zamknięta, mam jeszcze drugie, wąziutkie wyjście zapasowe. Grunt to nie tracić spokoju i nie zapomnieć rozkładu statku. Wąskie korytarze wypełnione są jakimś gęstym dymem czy pyłem, tak, że mimo dużej lampy elektrycznej, jaką się posługuję, nie wiele mi to pomaga, gdyż promienie światła nie przedzierają się przez ten pył. Kurz, jak przypuszczam teraz, powstał na skutek zburzenia piekarni i urządzeń kuchennych, które miały cementową posadzkę. W każdym razie był to jakiś pył a nie gaz, przed którym mnie ostrzegał kolega.

Jak się zaraz przekonałem, główne schody były zniszczone i zatarasowane, jednak nie do takiego stopnia, bym poniechał próby wyjścia nimi do góry, nie mając żadnej pewności, że się to opłaci. Wszak każda sekunda może przynieść nieobliczalne zmiany na statku, tym bardziej, że już nikogo niema w tej części statku, choć jeszcze przed chwilą miały tu odpocząć setki żołnierzy i członkowie załogi.

Przez połamane deski i rumowiska wydostaję się na wyższy pokład do głównego hallu, gubiąc przy tym jeden but.

Susem przeskakuję główny hall i przez najbliższe wyjście wydostaję się na pokład spacerowy, stale jeszcze nie mogąc pojąć jakie wielkie okropności dzieją się na statku. Po wąskich schodach wybiegam na pokład szalupowy, gdzie słyszę, jak bosman donośnym głosem woła: „szalupy na wodę"!

Teraz dopiero zdaję sobie sprawę z tragedii, jaka tu się rozgrywa

Osiągnięcia i możliwości

przemysłu i handlu na wybrzeżu

Wiceprezydent m. Gdyni mgr Modliński na I Walnym Zjeździe nowopowstałego Związku Gospodarczego Miast Morskich, 13 lipca r. b., w Gdyni, wygłosił interesujący referat o dotychczasowym rozwoju miast wybrzeża. Podajemy niektóre ustępy tego referatu.

W związku z przestawieniem się psychicznym społeczeństwa polskiego do problemów morskich, należy z grubsza rozpatrzyć zagadnienia gospodarcze i ustalić chociaż w przybliżeniu saldo w okresie wstępnym

Inicjatywę gospodarczą w kierunku odbudowy warsztatów pracy i produkcji objawia Państwo, samorząd i inicjatywa prywatna. Problem odbudowy dominuje w okresie wstępnym w każdej akcji, jako naturalne przeciwstawienie powstałemu zniszczeniu i zupełnej niejednokrotnie dewastacji całych kompleksów gospodarczych.

ZNISZCZENIA

Dla ilustracji ogromu zniszczeń powstałych w miastach morskich R. P. na skutek działań wojennych, służyć mogą następujące dane, dotyczące poszczególnych miast. I tak: Gdańsk w centrum uległ zniszczeniu w ok. 80%, na przedmieściach w 40%, Elbląg w dzielnicy starej w 95%, w śródmieściu w 30%, w koloniach 15%, Kołobrzeg w 90%, Fromborg w 80%, Kamień w 65%, Tołmicko w 60%, Szczecin w 40%, Świnoujście w 30%, Gdynia i Sopot w 18%, Puck w 10%. Do miast, które ocalały należy zaliczyć: Łabę, Derłowo, Postomino. W miastach tych zniszczenia nie przekraczają 1%. Jak widać, zniszczenia są olbrzymie i w niektórych miastach dochodzą do wprost fantastycznych stopni.

ŻYCIE ZWYCIĘŻA

A jednak życie nie zamarło w tych miastach. Niemal od pierwszego dnia przybycia przedstawicieli Rządu i instytucji gospodarczych, oraz napływu ludności, rozpoczęto pracę nad odbudową urzadzeń portowych, służących przeładunkowi. Osiągnięte rezultaty do końca maja b. r., objektywnie sądząc, uznać należy za bardzo dodatnie.

W Gdyni na ogólną ilość 81 urządzeń przeładunkowych uruchomiono 25, t. j. 30%; 11 dźwigów znajduje się w odbudowie. Powierzchnię składową magazynów, wynoszącą przed wojną 250 000 m², a zniszczoną całkowicie w 30%, uszkodzoną w 50%, odbudowano i uruchomiono w ilości ponad 100 000 m². Długość nadbrzeży wynosząca 12 km, przeważnie bardzo zniszczonych uruchomiono całkowicie w 40%.

Podobnie przedstawia się sytuacja w Gdańsku. Na ogólną ilość dźwigów w liczbie 107 odbudowano 20 sztuk, reszta znajduje się w remoncie. Powierzchnię składową magazynów wynoszącą przed wojną ok. 270.000 m², a zniszczoną prawie całkowicie odbudowano w dużej części. Powstały tu wspaniałe nowoczesne magazyny.

W parze z wysiłkiem odbudowy kroczy przeładunek. W Gdańsku w miesiącu maju br. przeładowano 383.000 ton (przeładunek przedwojenny 650.000 ton), a w Gdyni 393 000 ton (przeładunek przedwojenny 800.000 ton). Dla miast morskich przeładunek towarów stanowi najrealniejszą i najważniejszą podstawę ich istnienia i rozwoju. Najlepszym tego dowodem są miasta Gdańsk i Gdynia, gdzie stałe zwiększanie się przeładunku kapitalnie decyduje o rozroście i wzmożonym nurcie życia.

PRZEMYSŁ ROŚNIE

Przemysł wybrzeża należy podzielić na dwie zasadnicze grupy. Do pierwszej grupy należą przedsiębiorstwa typowe dla każdego portu, jak stocznie i zakłady rybno-wędzarskie, do drugiej — wszystkie inne za specjalnym uwzględnieniem tak zwanych przemysłów lokalnych i regionalnych.

Stocznie należą do najpoważniejszych przedsiębiorstw Wybrzeża i są najczulszym instrumentem budowy naszej polityki morskiej. W okresie wstępnym stocznie pomimo zniszczeń i zdekompletowania maszyn oraz urządzeń nie tylko przeprowadziły konieczne inwestycje i zasadnicze wewnętrzne remonty, ale także wykonały cały szereg robót czysto produkcyjnych, remontując zwyż 210 obiektów pływających. Z tej liczby 74 jednostki wymagały przeważnie remontów kapitalnych. Stocznie w Gdańsku i w Gdyni wyremontowały również kilkanaście statków zagranicznych, dając tym samym dowód pełnej tężyzny produkcyjnej.

Na drugim miejscu w odbudowie, a nawet częściowo w stanie produkcyjnym, znajduje się szereg przedsiębiorstw przemysłowych, jak Fabryka Obrabiarek do drzewa w Gdańsku, Fabryka Latarek Elektrycznych, Wytwórnia Opakowań Blaszanych, Zakład Budowy Taboru Wąskotorowego, Fabryka Kotłów i Aparatów, Zakłady Wyrobów z Blachy w Elblągu oraz Fabryka Pieców Stalowych w Derlowie itp. Stopień uruchomienia zakładów przemysłowych w miastach morskich na zachód od Gdyni ze Szczecinem na czele nie jest jeszcze zadawalniający. Miasto Szczecin silnie uprzemysłowione, posiadające poza stoczniami liczne zakłady przemysłowe, jak huty, olejarnie, gorzelnie, elektryfikacje, tartaki, papiernie, cementownie, młyny i cukrownie nie wykazują specjalnego rozwoju gospodarczego właśnie z powodu nieuruchomienia jeszcze wymienionych zakładów, względnie ich zdekompletowania.

Przemysł lokalny (regionalny) dzięki zarządzeniu rządowemu przypadł miastom, to jest Zarządom Miejskim. Jest to wielki krok naprzód w dziedzinie rozwoju miast, które, jeśli będą miały rozwiązać w terminie i na właściwej płaszczyźnie to zagadnienie, zyskają cenny środek produkcji, przynoszące pewne i stałe dochody. W tym miejscu należy podkreślić obowiązek i prawo miast morskich do eksploatacji morza w pewnym procencie ustalonym przez Państwo i obiektywne warunki gospodarcze, podyktowane oraz określone prostą koniecznością życiową. Wychodząc z tych założeń, Komitet Organizacyjny Związku Gospodarczego Miast Morskich zorganizował już spółkę kabotażową, zadaniem której będzie uruchomienie małego i dużego kabotażu. Fakt ten jest poniekąd klasycznym i racjonalnym przykładem partycypacji miast morskich w dochodach, płynących z obszarów morskich. Do tej grupy również należy zaliczyć turystykę przybrzeżną, realizowaną już w bieżącym sezonie przez Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne — Gdańsk — Gdynia.

Reasumując wyniki pracy społeczeństwa polskiego na Wybrzeżu w dziedzinie uprzemysłowienia, gdzie niejednokrotnie reaktywizacja obiektów przemysłowych posiadała wprost charakter elementarny, należy stwierdzić, że uczyniono dużo i jeszcze należy uczynić bardzo dużo, aby doprowadzić stan uprzemysłowienia do stopnia odpowiadającego potrzebom naszej gospodarki narodowej. Termin i sposób przeprowadzenia pełnej reaktywizacji należy tylko od nas samych, ściśle mówiąc, od naszego zorganizowanego wysiłku umysłowego i fizycznego, tym bardziej, że pomoc obca, tak w zakresie finansowym, jak i technicznym, jako podlegająca ciągłym wahaniom, nie może poważnie zaważyć na szali naszego potencjału gospodarczego.

TURYSTYKA

Obecnie granice morskie R. P. stwarzają nowe możliwości wykorzystania morza jako wielkiego uzdrowiska dla mas pracujących całego kraju. Problem wczasów zbiorowych może być rozwiązany z wielkim powodzeniem w szeregu miejscowości Wybrzeża zachodniego, na czele z miastem Postomino. Niestety zagadnienie uzdrowisk turystyki i wczasów ze względów zasadniczych (między innymi finansowych) nie zostało jeszcze należycie zrealizowane w bieżącym roku, nie mniej jednak w hierarchii potrzeb narodowych i Wybrzeża zagadnienie to, jako pierwszoplanowe, musi być rozwiązane w najbliższej przyszłości. Problem ten może być rozwiązany przez łączną i zdecydowaną inicjatywę właściwych terytorialnych Zarządów Miejskich, przy wybitnej pomocy w zakresie organizacji i powszechnej propagandy Związku Gospodarczego Miast Morskich. Turystyka i wczasy będą dla niektórych miast morskich podstawą ich właściwego rozwoju i źródłem dochodów, a dla ludności polskiej, tam osiadłej, koniecznym warunkiem normalnej egzystencji.

HANDEL

Nasilenie handlu tej podstawowej funkcji miast portowych dzięki inicjatywie państwowej, spółdzielczej i prywatnej, przedstawia się dodatnio w miastach morskich R. P. Trzeba przyznać zgodnie z prawdą, że kupiec, bez względu na jego charakter społeczny (mam na myśli handel państwowy, spółdzielczy i prywatny) walnie przyczynił się w okresie wstępnym do zaktywizowania życia zbiorowego pod względem gospodarczym na wybrzeżu. Dzięki odpowiednio zorganizowanej wymianie towarowej, miasta morskie, jak Gdańsk i Gdynia, nabrały rumieńców życia, stwarzając tym samym dla wielu obywateli znośne warunki bytowania. Jak dotychczas, na podstawie danych statystycznych, przodują w wszechstronnej odbudowie aparatu handlowego miasta Gdynia i Gdańsk. W Gdyni i w Gdańsku odbudowa aparatu usług portowych obejmuje 16 firm maklerskich, 34 spedycyjnych, 6 chip-handlerskich i 46 Zrzeszeń Eksporterów i Importerów. Jest to pokaźny dorobek, mający stałe tendencje rozrostu i jednocześnie fakt mający swoją wymowę i znaczenie w stałym zwiększeniu dochodu społecznego przez coraz bardziej doskonałą wymianę towarową z krajami zamorskimi. Ogólnie zostało zarejestrowanych w Izbie Przemysłowo - Handlowej 1.130 przedsiębiorstw handlowych, mających swoją siedzibę w Gdyni, 957 w Gdańsku, 348 w Sopocie i 88 w Elblągu. W Szczecinie prosperuje już handel hurtowy, państwowy i spółdzielczy, oraz w stadium organizacji znajduje się maklerstwo, spedycja portowa i chiphandlerska.

Szczecin, jako posiadający wszelkie obiektywne warunki dla rozwoju handlu, napewno z chwilą całkowitego włączenia portu w orbitę interesów narodowych, dorówna pod każdym względem miastom Gdyni i Gdańska. W pozostałych miastach morskich dominuje prywatny handel lokalny, zaspakajający najkonieczniejsze potrzeby napływowej ludności.

Wyścigi konne na Służewcu

Zapisy koni na niedzielę 28 lipca

Początek o godzinie 15

GONITWA 1. Nagroda 5000 zł. dla 3 l. koni. Dystans około 1600 mtr. Cheronea (57) st. Państw. Iwno, Salerno (59) st. W. Żyło, Summerhay (59) st. Państw. Leszno.

GONITWA 2. Nagroda Mazura 8000 zł. dla 4 l. i st. koni. Dystans około 2400 mtr. Brokat (60) st. „Turów", Souvenir (59) st. „Brzozów", Talizman III (59) st. Państw. Leszno, Urga (57) st. Państw. Albigowa.

GONITWA 3. Nagroda Perkuna 8000 zł. dla 3 l. koni. Dystans około 2000 mtr. Balkyris (57) st. Ferdynandów, Geolog (59) st. „Klejnot", Jastarnia III (57) st. Państw. Kozienice, Pobudka (57) st. Państw. Golejewko, Wicher IV (59) st. Państw. Albigowa.

GONITWA 4. Nagroda Hungariana 10000 zł. dla 3 l. og. kl. Dystans około 2200 m. Astrolog (59) st. „Klejnot", Bimber (59) st Ferdynandów, Pożoga (57) st. Państw. Golejewko, Silver King (59) st. „Klejnot", Wir II (59) st. Państw. Albigowa.

GONITWA 5. Nagroda Sirdara 15000 zł. dla 4 l. i st. og. i kl. Dystans około 2600 mtr. Irak II (58) st. Państw. Albigowa, Izan (62) st. „Klejnot", Łuk II (60) st. Państw. Leszno, Odeon (59) st. Ferdynandów, Somosierra II (59) st. Państw.. Michałów.

GONITWA 6. Nagroda 6000 zł. dla 4 l. i st. koni. Dystans około 2200 mtr. Confetti (59) st. Państw. Albigowa, Corredidor (59) st. Państw. Janów Podlaski, Goldquelle (57) st. Państw. Iwno, Marsz (57) st. „Działosza" Murza (58) st. „Działosza", Rarissima (57) st. „Brzozów", Tobruk II (59) st. Państw. Okocim, Tokio (60) st. Państw. Okocim. Umbraga (57) st. Państw. Kozienice.

GONITWA 7. Nagroda 5000 zł. dla 3 l. koni. Dystans około 1600 mtr. Dagoressa (55) st. Państw. Widzów, Ines II (55) st. Państw. Albigowa, Inwazja (61) st. Państw. Golejewko, Narwal (57) st. W. Żyło, Syrt (57) st. „Leśniczówka", Wisła (55) st. Państw Okocim, Victory (61) st. Państw. Golejewko.

GONITWA 8. Nagroda 5000 zł. dla 4 l. i st. koni. Dystans około 2000 mtr. Inwazja (57) st. Państw. Golejewko, Meta (57) st. Państw. Kozienice, Mitel (59) st. „Działosza" Opieka (57) st. „Turów". Rewelacja (57) st. A. Mieczkowskiego, Tinta (57) st. Państw. Michałów, Victory (57) st. Państw. Golejewko.

NASZE TYPY

Gonitwa 1. Summerhay
„ 2. Brokat — Urga
„ 3. Wicher IV — Balkyris
„ 4. Wir II — Silver King
„ 5. Izan — Somosierra
„ 6. Tokio — Marsz
„ 7. Wisła — Dagoressa
„ 8. Victory — Opieka

WIADOMOŚCI Z TORU

Dowiadujemy się, iż Władze Amerykańskie zawiadomiły nasze Misje Rewindykacyjne, że skłonne są do natychmiastowego oddania polskich koni hodowlanych, znajdujących się w amerykańskiej strefie okupacyjnej, rabowanych swego czasu w Polsce, a jozostających dotychczas u Niemców.

Przy tej sposobności informujemy, że Władze brytyjskie i francuskie oddały cały materiał hodowlany polski, którego Niemcy nie zdołały zniszczyć.

Wiadomości te przyjmujemy z wielką radością, bo cenny nasz materiał hodowlany po długich latach tułaczki i poniewierki znajdzie się niedługo w rękach polskich.

Skup butelek monopolowych

Wśród wielu t. zw. „odpadków domowych" dużą pozycję stanowią butelki po wyrobach monopolowych, które w większości wypadków wynosimy do piwnic lub na strych, gdzie albo tłuką się, albo zanieczyszczają, a po pewnym czasie wyrzucane są na śmietnik.

Państwowy Monopol Spirytusowy zorganizował skup butelek typu monopolowego, za które detalicznym dostawcom płaci: za butelkę 1 litrową zł. 5.—, 1/2 ltr. zł. 3.—, 1/4 ltr. zł. 2.—.

Dostarczane butelki muszą być całe, czyste, niezanieczyszczone tłuszczem lub płynami cuchnącymi i nie mogą zawierać wepchniętego korka.

Celem zachęcenia detalicznych odbiorców i osób prywatnych do skupu butelek i dostarczania ich hurtowo — Państwowy Monopol Spirytusowy tym dostawcom płaci ceny t. zw. hurtowe, t. j.: za butelkę 1/1 ltr. zł. 6.—, 1/2 ltr. zł. 4.—, 1 1/4 ltr. zł. 3.—.

Butelki w większych ilościach przyjmują wszystkie Państwowe Wytwórnie Wódek, zaś detalicznych dostawców obsługują sklepy sprzedaży wyrobów P. M. S.

Skup butelek typu monopolowego stwarza nowe możliwości zarobkowe, które przy pewnym wyrobieniu i energii mogą stać się poważnym źródłem dochodu, nie tylko dla młodzieży ale i dla dorosłych.

Każdy konsument zwracając puste butelki, nie tylko zyskuje bezpośrednio — odbierając za nie należność — ale spełnia jeden z obowiązków obywatelskich.

1284

wśród szarej nocy norweskiej. Zbudzeni nagle ze snu żołnierze, Anglicy, Szkoci i „Ajrysze" wyskakują na pokład coraz to w większej liczbie, krzycząc i wzniecając popłoch na całym statku. Rzucają się nago do wody, dochodzi do paniki. Nad nami warczy samolot niemiecki.

Eskortujące nas destrojery (kontrtorpedowce) strzelają do niego bez przerwy. Wśród spokojnych fiordów, nad którymi panuje jakiś przygniatający półmrok, rozgrywa się dramatyczna walka o życie. Z jednej strony jest to walka poszczególnych istot ludzkich, w której każdy na własną rękę, jak może, stara się ratować, z drugiej strony to walka okrętów z samolotem, krążącym jak sęp nad nami.

A na statku zwiększa się chaos. W okolicy komina wydzierają się na zewnątrz masy czarnego dymu i buchają pierwsze płomienie ognia. Wśród krzyków i nawoływania kilka szalup idzie za burtę. Tych, które są najbliżej ognia, już nie można uruchomić i za chwilę widzimy, jak wszechogarniający płomień obejmuje je w swe niszczycielskie władanie.

Kilku marynarzy próbuje uruchomić pompy pożarowe w przedniej części okrętu, ale mechanizmy czy rurociągi są gdzieś uszkodzone i wysiłek ich idzie na marne. Teraz ogień szybko się rozprzestrzenia, ogarnął już nie tylko mostek, ale całe śródokręcie. Wystraszeni żołnierze biegają od szalupy do szalupy, a nie mogąc znaleźć w nich miejsca, rzucają się na dół po linach, inni zaś — wprost z górnego pokładu do wody, lub na ślepo, do tych szalup, które jeszcze nie odbiły od burty „Chrobrego", wskutek przepełnienia ludźmi. Jedni półnago, inni w piżamach, tak jak kto mógł wyrwać się z pod pokładu, stara się ratować swe życie, pod czas gdy zmieszane z dymem ogniste języki ognia buchają wysoko w górę, jakgdyby chciały jeszcze bardziej obnażyć trafiony okręt przed niemieckimi lotnikami.

Uruchomiliśmy naszą szalupę i po kilku sekundach byliśmy już na wodzie. Tu czekała nas niespodzianka: oto, z powodu przeładowania szalupy — nie mogliśmy jej odczepić. Trzeba było działać szybko, gdyż okręt został trafiony w okolice luku, w którym był załadowany materiał wybuchowy i niebezpieczeństwo, że okręt w każdej chwili wyleci w powietrze nie pozwalało na długie namysły, tym bardziej, że coraz więcej ludzi skakało nam na głowy. Ktoś podał mi siekierę: kilka cięć po naprężonych linach i szalupa odpływa na wodę. Na wodzie pływają setki żołnierzy, zewsząd słychać rozpaczliwe wołania: help! help!..

Odbiliśmy od burty, jest na zawielu, najmniejszy przechyl i szalupa wywróci się z nami. O wiosłowaniu nie może być mowy, gdyż nie ma miejsca na ruchy wioseł. Uruchomienie łodzi przy pomocy doskonałego systemu Fleming'a było również niemożliwe zupełnie na skutek jakiegoś defektu. W szalupie większość to wojsko, które ku naszemu zdumieniu jakgdyby nigdy nic rozpoczyna śpiew chóralny. Próbuję ich uciszyć, robię to z całych sił. Jakiś oficer oburzył się, z wielkim krzykiem grozi mi użyciem broni, o ile się nie uspokoję. Opodal pływają na około nas inne szalupy, niektóre zatopione i tylko na skutek tanków hermetycznych trzymają się na wodzie. W tych jest zaledwie po parę osób. Pływają też tratwy ratownicze i ludzie w pasach ratunkowych.

Dopiero jednak z pewnej odległości można było obserwować w całej grozie tragiczny widok „Chrobrego". Obok niego poruszały się dwa destrojery, z których co parę sekund buchał morderczy ogień i rozlegał się ostry huk, którego echa długo jęczały w posępnych skałach górskich. Czujemy, że owjna objęła nas w swe niszczycielskie kręgi, bierzemy w niej udział, bronimy się, walczymy o życie.

Gdzieś w Polsce dopalały się miasta i wioski, w tej chwili za oceanem ludzie wracają z nocnych dancingów, zaś niedaleko od nas jest front i ziemia drży od wybuchów, rwie się na strzępy wraz z ciałem ludzkim i leje się krew obficie Brytyjczyków, Polaków, Francuzów i Niemców. Tu w zacisznym fiordzie przy świetle bladych gwiazd, wiszących w mlecznym półmroku nad nami — śmierć zbiera też obfite żniwo.

W tym czasie dowódca frontu alianckiego w Bodo oczekiwał w każdej chwili nadejścia „Chrobrego" z cenną pomocą, pomoc ta, niestety, nie miała nadejść już nigdy.

Dnia 15 maja 1940 roku o godz. 00.10 min., gdzieś w norweskich fiordach na szerokości geograficznej 76°40' na Północ i 13°50' na Wschód M/s „Chrobry" kończył swój krótki żywot w płomieniach. Kiedy szalupy odbiły od statku, nastąpiła chwila jakgdyby opanowania i tylko kanonada z „destrojerów" nie ustawała ani na chwilę, trzymając w ten sposób niemieckiego napastnika w pewnej odległości, żeby nie strzelał do ludzi na szalupach. Widzimy, jak na rufie „Chrobrego" skupiła się duża część wojska i załogi, wołając na pomoc brytyjski kontrtorpedowiec „Wolverine", który mimo niebezpieczeństwa wybuchu, podchodzi zwolna do burty „Chrobrego", podczas gdy „Stork" ostrzeliwuje napastnika.

Po kilkunastu minutach dobiliśmy do burty torpedowca „Wolverine", który ostrzeliwał się przez cały czas, zbierał rozbitków z szalup i tratew ratowniczych i wyciągał ciała nieżywych ludzi.

Dopiero gdy znalazłem się na torpedowcu spostrzegłem, jaka masa ludzi była rannych. Żołnierzy jęczących, pokrwawionych poukładano na prędce jak się dało w jednym pomieszczeniu. Był to straszny obraz.

Każdy wystrzał wstrząsa torpedowcem, aż ciarki przechodzą po skórze.

Kiedy obserwowaliśmy płonący opodal nas statek, cały środek okrętu w górnej części był rozpalony do białości, a samolot niemiecki zniżył się na wysokość połowy masztów i krążył dokoła „Chrobrego", chcąc rozpoznać czyj to statek padł jego ofiarą. Pomimo to, jak mi jest wiadomo, — Ciemcy nigdy nie ogłosili o zatopieniu „Chrobrego".

W tymże czasie zauważyliśmy, że na statku są jeszcze jacyś ludzie. Natychmiast brytyjscy marynarze popłynęli do nich własną łodzią i po kilku minutach przywieźli brytyjskiego komandora, paru rannych żołnierzy, jednego z załogi i II-go oficera.

O godz. 00.30 H.M. „Wolverine" z 695 rozbitkami zawrócił do Harstadu, podczas gdy H.M. „Stork" pozostał w miejscu i dopiero o godz. 03.50, pozostawił „Chrobrego" w straszliwych płomieniach, ale trzymającego się jeszcze na wodzie.

Po wylądowaniu z powrotem w Harstad, gdzie już odbywał się alarm lotniczy, oczekiwaliśmy niecierpliwie na przybycie kontrtorpedowca, na którym uratowała się reszta naszej załogi.

Teraz zebraliśmy się w jakimś nawpół rozwalonym domu, gdzie kapitan rozpoczął sprawdzanie ocalałej załogi. Patrzyliśmy z niepokojem w oczach nawzajem po sobie, dociekając kogo z nas brakuje. Co chwila ktoś sobie przypomina nazwisko kolegi, którego nie ma wśród nas. Przy ostatecznym sprawdzeniu okazuje się, że po odliczeniu tych, których zabrano wprost do szpitala, dwunastu z załogi w tym trzech Brytyjczyków — już nigdy do nas nie wróci. Pozostali przeszli tę tragiczną noc szczęśliwie i jeszcze tego samego dnia odpłyną z Norwegii.

Przez cały dzień jeszcze pokazywały się nad miastem nieprzyjacielskie samoloty i za każdym razem artyleria zmuszała je do odwrotu. Pragnęliśmy jaknajprędzej wyjechać z Norwegii, przeczuwając nadejście Niemców do Harstadu w każdej chwili. Przed wieczorem otrzymaliśmy statek, który miał nas zawieść do W. Brytanii. Była to stara „ferra" pasażerska, która przed wojną kursowała po kanale pomiędzy Anglią i Irlandią i dopiero z braku statków podczas wojny, prawdopodobnie po raz pierwszy, poszła w tak daleki i ryzykowny rejs.

Kiedy nasz sfatygowany „Ulster Monarch" podnosił swą starą, zardzewiałą kotwicę, nad górami znikały ostatnie promienie wiosennego słońca i zapadała znów niepewna noc. Zaczynała się niebezpieczna podróż bez żadnej eskorty i tylko jakiś mały francuski frachtowiec wlókł się leniwie za nami. Szliśmy bardzo powoli, stary statek potrzebował aż dziesięciu dni na przebycie drogi do Glasgow. Była to ciężka podróż, bo mała załoga nie miała prowiantu dla tylu rozbitków i całym posiłkiem każdego z nas przez te dziesięć dni podróży było — po dwa biscuity — z rana i wieczorem, a kawałek corned beef'u w obiad dopełniał menu. Nawet taki nieodzowny napój, jakim dla Brytyjczyków jest tea — był strictly racjonowany. Pomimo to, znosiliśmy głód cierpliwie idopiero nie daleko od wybrzeży Szkocji ktoś z naszej załogi buszując po statku, wykrył worek kartofli na górnym pokładzie, gdzie służył jako „ochrona" przy karabinie maszynowym. Podnieśliśmy wielki krzyk z tego powodu i zaraz poszły skargi do kapitana, który rad nie rad rozkazał ściągnąć kartofle do kuchni.

W ten sposób po dziesięciu dniach tej najsmutniejszej podróży, bez kolegów, których modre wody Vestfiorden wchłonęły na zawsze — zbliżaliśmy się do wysp brytyjskich, jako najbezpieczniejszego wówczas miejsca w Europie. Teraz wolni chwilowo od koszmarnych myśli o niebezpieczeństwie, wyszliśmy wszyscy na górny pokład.

Staliśmy oparci o relingi i nikt nie śmiał mówić o tym co myśli w tej chwili, obawiając się, że każda rozmowa sprowadzi do tego co stało się w Norwegii. To zaś było bardzo bolesne. Każdy z nas zdawał sobie sprawę że straciliśmy „Chrobrego". Czuliśmy się jak rodzina, której dom nagle w nocy został strawiony przez pożar i która nie wie co dalej z nią będzie.

Kiedy lądowaliśmy w Gourocke'u, zastaliśmy na molo licznie zgromadzonych Szkotów, którzy patrząc na wielką partię obcych, zarośniętych i dziwacznie ubranych rozbitków — mieli takie miny, z których trudno było wyczytać czy to złość czy współczucie maluje się na ich posępnych twarzach. Daleko za nami w Norwegii, gdzie dawno zapewne wyleciał w powietrze nasz płonący statek, pożoga wojny rozprzestrzeniała się niepowstrzymanie i nawet burzliwe przestrzenie Atlantyku nie dawały nikomu pewności, że nie dosięgnie ona i tej spokojnej wyspy.

Dlaczego spłonął zakład ks. ks. Marianów na Bielanach?

Oszczędzajmy drzewo

i budujmy z materiałów ogniotrwałych

W niedzielę, dn. 21 b. m. wielki pożar na Bielanach strawił prawie doszczętnie gmach, stanowiący własność ks. Marianów, w którym mieścił się klasztor, gimnazjum, liceum i internat. Ogień powstał wskutek sztucznego dosuszania tynków, a rozszerzył się dzięki temu, że dach i wszystkie sufity były z drzewa, a ponad to ocieplone trocinami i proszkiem otwockim.

Spalony budynek uległ zniszczeniu po raz pierwszy w 1939 roku na skutek działań wojennych, po czym został odbudowany. Opuszczając Warszawę, Niemcy spalili go ponownie. Obecnie był remontowany po raz trzeci. Tym razem spłonął z błahej przyczyny, dzięki swej łatwopalności.

Pożar ten nasuwa smutne refleksje natury ogólnej. Mówi się i pisze, że nie mamy drzewa, że należy, gdzie tylko można, zastępować konstrukcje i elementy drewniane w budownictwie materiałami zastępczymi; jak żelazo i beton, zaczynając od betonów wibrowanych i strunowych aż do lekkich betonów porowatych. i pianowych oraz betonów drzewnych: trocinowych i wiórowo - cementowych.

Te ostatnie zwłaszcza stanowią nader cenny i praktyczny materiał budowlany, zarówno pod względem wartości technicznych jak i taniości. Jako płyty izolacyjne idealnie zastępują nie tylko trociny i proszek otwocki, ale nawet i korek. Posiadają przy tym tę wyższość, że są tanie, niepalne, odporne na gnicie i grzyb. Nadają się nie tylko do izolacji cieplnej ścian. Przy odpowiednim lekkim uzbrojeniu drutem żelaznym można budować z nich dachy i stropy. Są znane na rynku budowlanym już od dwudziestu lat. Zna je, a przynajmniej znać powinien każdy architekt, każdy inżynier budowlany i technik.

Tak by się przynajmniej zdawało. I zwłaszcza teraz, gdy o drzewo tak trudno, należałoby je zastępować, gdzie tylko można, takimi niepalnymi, a tak praktycznymi pod każdym względem, płytami z wełny drzewnej i cementu. Tymczasem dzieje się wprost przeciwnie. W rezultacie nawet wielka państwowa fabryka płyt „Suprema" narzeka na brak zamówień. Kilka niewielkich wytwórni prywatnych w Warszawie i pod Warszawą ledwo, ledwo wegetuje. A jednocześnie naczelne władze budowlane martwią się nie na żarty, czym zastąpić drzewo, którego tak nam brakuje. Powołuje się komisje, które mają wyłonić specjalny instytut badawczy dla tego celu, a tymczasem wydaje się, że tu potrzeba mniej badań, a więcej zwykłych zarządzeń administracyjno-budowlanych. Wystarczy po prostu nie zatwierdzać planów, w których przewidziane są dachy kryte deskami, drewniane stropy, ściany działowe z desek oraz izolacje z trocin lub proszku otwockiego. Pozwoli to odrazu na duże zaoszczędzenie drzewa, a jednocześnie usunie możliwość takich ułatwionych pożarów, jak ten ostatni na Bielanach.

Z ŻYCIA PARTII

KONFERENCJA WARSZAWSKA

W niedzielę dnia 28 bm. o godz. 9-ej rano w lokalu Dzielnicy PPS Powiśle, ul. Tamka 18, odbędzie się konferencja Warszawska.

KOŁO PPS „Wedel" dla koła OM TUR Grochów zebrało zł. 500 na sztandar.

REJESTRACJA CZŁONKÓW DZIELNICY „SRÓDMIESCIE"

Komitet PPS — Dzielnicy „Śródmieście" wzywa wszystkich członków Dzielnicy do osobistego zgłoszenia się w lokalu Partii (Mokotowska 51—53) — w terminie od 25 bm. — 10.8 — godz. 15.30 — 18 celem ponownego zarejestrowania się.

Towarzysze, którzy nie zarejestrują się będą skreśleni z listy członków Partii.

KURS PARTYJNY DLA NAUCZYCIELI

Dnia 2 sierpnia b. r., rozpocznie się w Szklarskiej Porębie I-szy kurs Partyjny dla nauczycieli socjalistów. Kurs organizowany jest przez wydział oświatowy CKW. PPS.

ŚWIĘTO PPS w LUBLIŃCU (ŚLĄSK)

Powiatowy Komitet PPS. w Lublińcu urządza w dniu 4.8.46 r. pod protektoratem tow. Premiera Osóbki - Morawskiego uroczyste otwarcie domu partyjnego oraz wręczenie sztandaru, połączone ze zjazdem PPS i OM. TUR powiatu oraz powiatów sąsiednich.

Po uroczystościach odbędą się zawody lekkoatletyczne repr. drużyny Centralnego Ośrodka Wyszkoleniowego OM. TUR w Koszęcinie oraz zawody piłki nożnej przy udziale I drużyny K. S. „Garbarnia" Kraków i LKS. Lubliniec.

Wieczorem wielka zabawa w Strzelnicy.

Dzień Warszawy

ŻŁOBEK DZIECIĘCY NA LESZNIE

Dziś, przy ul. Leszno 13, o godz. 18 odbędzie się uroczyste otwarcie Żłobka dziecięcego, fundowanego przez Szwedzką Organizację „Radda Barnen" („Ratujmy dzieci").

DZIECI WARSZAWSKIE W KARPACZU

Po czterotygodniowym pobycie w Karpaczu, pięknej miejscowości Dolnego Śląska, powraca grupa 200 dzieci, (przyjazd w dn. 31 lipca b. r. godz. 4.28 na Dw. Główny) dając tym samym możność wyjazdu następnej grupie 200 dzieci, która wyjedzie tam w dn. 1 sierpnia b. r.

Dzięki przychylnemu stanowisku Ministerstwa Komunikacji, podróż dzieci odbędą w wagonach bezpośrednich do Karpacza i z powrotem.

UWAGA NAUCZYCIELE - ESPERANTYŚCI

Nauczyciele koła PPS i PPR oraz sympatycy, którzy uczyli się języka pomocniczego esperanto — lub chcą się go uczyć w celu wykładania w szkołach, proszeni są na zebranie informacyjne w środę, 31 b. m. godz. 18-ta w lokalu Komitetu Centralnego PPR, Al. Stalina 17, I piętro, (mała sala konferencyjna).

Co usłyszymy w RADIO

PONIEDZIAŁEK, 29 lipca

6.00 Sygnał czasu. Pieśń „Kiedy ranne wstają zorze". 6.05 Dzien. poran. 6.25 Gimn. poran. 7.30 Powtórz. najw. wiad. dzien. por. 7.35 Muzyka poran. 8.30 Skrzynka posz. rodz. 12.05 Dzien. południowy. 12.35 Pieśń w wyk. F. Woźniak. 13.25 Muzyka obiad. 14.00 „Śpiewajmy piosenki", audycja słowno muzyczna. 16.00 Dziennik popołudniowy. 16.30 Recital śpiewaczy W. Bregy. 17.10 Koncert zespołu instr. 17.55 Audycja wojsk. 18.10 — „W rocznicę śmierci J. S. Bacha. 19.00 Nauka przy głośniku. 20.00 Dziennik wieczorny. 20.30 Koncert solistów w wyk. Z. Massalska — śpiew, M. Dobrzyński — skrzypce. 21.00 Audycja dla Polaków zagr. 21.30 — Skrzynka posz. rodz. zagr. 22.00 Koncert rozrywk. 22.30 9-ta audycja z cyklu „Niespodzianki muzyczne". 23.00 Ostatnie wiad. dzien. rad. 23.20 Program na dzień następny. 23.30 Skrzynka posz. rodz. zagr. 23.55 Hymn.

TEATRY

Opera (Marszałkowska 8): godz. 18: Balet „Szopeniana", „Wesele w Ojcowie", „Divertissement".

Teatr Polski. Godz. 18 „Grube ryby" z Solskim.

Teatr „Comoedia" (Szwedzka 2-4): godz. 18 „Portret Generała"

Teatr Mały (Marszałkowska 81): godz. 18 „Po co daleko szukać", przez lipiec — z Sawanem i Wysocką.

Teatr Powszechny: godz. 18 — „Droga do świtu".

Praski Teatr Rewii: godz. 17 i 19 — rewia pt. „Najlepiej w Warszawie".

Studio (Karowa 31): godz. 18.30 — „Sprawa Moniki" (premiera).

Teatr Ludowy (Praga, ul. Targowa 73) — na wprost Dworca Wileńskiego — codziennie o godz. 19.30, w święta o godz. 15.00, 17.30 i 19.45 wesoła rewia p. t.: „Coś po chińsku".

Po przedstawieniach autobusy odwożą publiczność z teatru Powszechnego i „Comoedia" do Warszawy, a z Opery i Teatru Polskiego na Pragę.

KINA

Kino Atlantic: — Chmielna 33 — „Królewna Śnieżka".

Kino „Polonia" (Marszałkowska 56) — „A imię ich milion".

Kino Syrena — Praga, Inżynierska 4 — „Przygoda w Budapeszcie".

Kino „Tęcza" — Żoliborz, Suzina 4 — „Szary lord".

Kino Oświatowe Domu Kultury Robotniczej — Warszawa — Żoliborz (Pl. Inwalidów Nr 10): film naukowy pt. „Cud z piasku". Początek o godz. 17 i 19, w niedzielę i święta o godz. 15.30, 17 i 19-ej.

Początek seansów w kinie „Tęcza" o godz. 16-tej, w „Atlanticu" o godz. 12.12, w pozostałych kinach o godz. ' '-ej. W niedzielę i święta poranki o godz. 12-ej.

Uwaga: Bilety ulgowe w przedsprzedaży dla Członków Zw. Zaw. i Org. Młodzieżowych do nabycia zbiorowo w Radzie Zw. Zaw. przy ul. Targowej 15, oraz w gmachu Straży Pożarnej ul. Polna 1 pok. 42 codziennie od 9 do 12-ej.

Podziękowanie

DOKTOROWI FRIEDLOWI

z obozu „Altengrabów" wyrażam tą drogą głęboką wdzięczność za bezinteresowną, serdeczną i dbałą opiekę nade mną w czasie długoletniego leczenia ciężkich obrażeń.

1305 Por. Mączka

OGŁOSZENIE O PRZETARGU

Dyrekcja Wodociągów i Kanalizacji m. st. Warszawy ogłasza przetarg nieograniczony na wykonanie II-ej Serii robót remontowych w Gmachu Dyrekcji Wodociągów i Kanalizacji przy ul. Starynkiewicza 5.

Informacje i materiały przetargowe otrzymać można w biurze Dyrekcji w Warszawie przy ul. Starynkiewicza Nr. 5 — Dział Zaopatrywania—I piętro, pokój Nr. 29 w godz. od 9 do 12.

Oferty należy składać w tymże pokoju do godz. 10-ej dnia 8 sierpnia 1946 r.

Otwarcie ofert nastąpi tegoż dnia o godz. 11-ej. 1309

OGŁOSZENIE

Dyrekcja Lasów Państwowych Okręgu Śląskiego w Bytomiu poleca urządzenia meblowe i pojedyńcze meble wytwarzane w Stolarniach Państwowych w Dobrodzieniu i Czerwionce. Bliższych informacji udziela Stolarnia Państwowa w Dobrodzieniu, pow. lubliniecki i Stolarnia Państwowa w Czerwionce, powiat rybnicki. 1290

OGŁOSZENIA DROBNE

MATKA poszukuje syna Ryszarda Motuckiego zaginionego 15 lipca 1946. Wiadomości do Red. „Robotnika". 1300

DOMY, domki, Wille, majątki, place, Kolonie poleca takowe poszukuje pilnie, Poradnik, Jerozolimskie 75—24. 1301

4, 3, 2, 1 POKOJAMI, kuchniami, zwrot remontu. Jerozolimskie 75—24. 1302

SZEWCY! Maszynę czyściarkę-wykończarkę sprzeda. Pałaszewski, Poznańska 38. 1289

PROŚBA ZROZPACZONYCH RODZICÓW.

Doktorostwo Płatkowie zam. w Grudziądzu zwracają się z gorącą prośbą do wszystkich powracających z Rosji o udzielenie im jakiejkolwiek wiadomości, o synie

Tadeuszu Zbigniewie Płatku

ur. 22.10.1923 r. w Grudziądzu, zamieszkałego w Brześciu nad Bugiem, który w roku 1940 znajdował się na terenie Rosji Sowieckiej.

Osoby mogące udzielić cennych wiadomości proszone są o kierowanie ich pod adresem dr. Ada Płatek, Grudziądz, ul. Ogrodowa 16. 1313

CENY OGŁOSZEŃ:

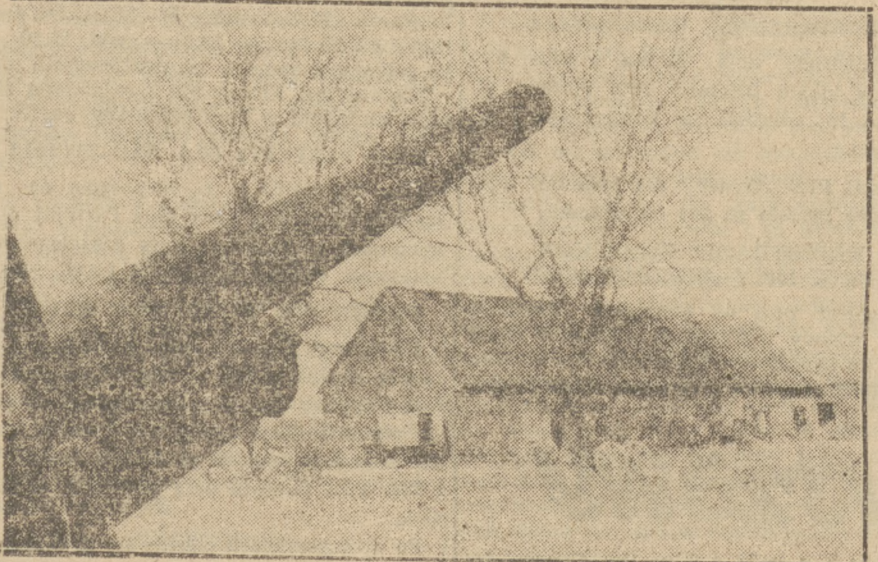
Ogłoszenia drobne handlowe po 10 zł za wyraz. Poszukiwania rodzin, pracy i zguby po 5 zł za wyraz. Reklamowe 1 mm szerokości 1 szpalta po 25 zł. W tekście redakcyjnym 40 zł. Tłustym drukiem 100 proc. drożej. W numerach niedzielnych 50 proc. drożej. Za terminowy druk ogłoszeń Administracja nie odpowiada.

Ogłoszenia przyjmują: Dział ogłoszeń „Robotnika" — Warszawa, Al. Jerozolim' ' nr 121. Polska Agencja Prasowa Biuro Ogłoszeń i Reklam — Warszawa, ul. Pierackiego 11. Placówki „Czytelnika" w Warszawie: Wiejska 14, Środkowa 7, Marszałkowska 62, Nowy-Świat 47, Puławska 49 Rozdzielnia gazet: Pl. Inwalidów (Żoliborz), Zygmuntowska 6, Poznańska 38. Biura „Orbisu": Warszawa, Al. Jerozolimskie 39 i Praga, ul. Targowa 70 „Wolność", Warszawa, ul. Marszałkowska 95. Spółdz. Agencji Prasowej „GLOB" — Dział Reklamy — ul. Złota 4. Dział Reklamy Spółdz. Wydawniczej „Wydawnictwo Ludowe" — ul. Bagatela 10 m. 35 tel. nr 8.67-79. Biuro Ogłoszeń — Teofil Pietraszek, Warszawa, ul. Wspólna nr 50.

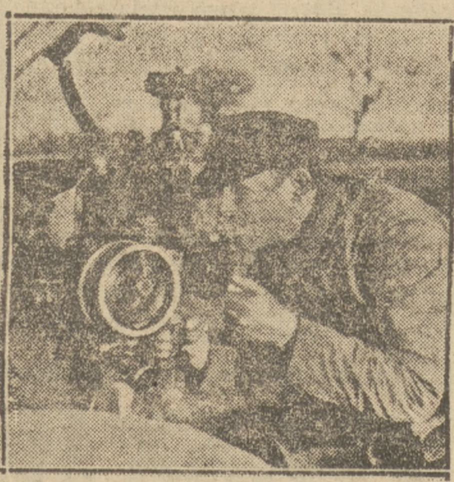
REDAGUJE KOMITET B — 06802 Nakładem Spółdzielni Wydawniczej „WIEDZA". Druk Spółdzielni Wydawniczej „WIEDZA" „Robotnik" — nr 2

Było to wiosną 1945 roku

Z walk o polskie morze



„Za polski Gdańsk" — pisali żołnierze na lufach dział, ostrzeliwujących niemieckie pozycje nad Bałtykiem.



Artylerzysta polski na pozycji w okolicach Kołobrzegu.



Niemieccy jeńcy wojenni, do niedawna władcy — udają się do obozu pod polską eskortą.

Do ataku!



Walki na ulicach Kołobrzegu.



Żołnierze polscy zatknęli sztandar polski w wodzie Bałtyku...



Zaślubiny z morzem.

Tak to wdziera się, wtłacza i zachodzi w niczyją, bezpańską zatokę pierwszy port Rzeczypospolitej.

Stefan Żeromski

Mimochodem

Opowieść morska

Po wierzchu morza biegały dorodne bałwany, szumiąc głośno wedle bałwańskiego zwyczaju.

— Granda! — szumiał jeden. — Przecież każdy wie, że woda morska składa się w 75-ciu procentach z bałwanów, tym czasem oficjalnie podali co innego.

— Tak, tak! — wtórował drugi. — Źle się dzieje w państwie morskim, jeśli nam nie chcą całej władzy oddać. Nie tak to dawniej bywało...

— Granice mamy za duże — szumiał trzeci bałwan. Po co nam takie?

— Właśnie! Na jedną izbę wystarczą dużo mniejsze.

— W ogóle, panowie obywatele, jest niedobrze! Burze za częste, miny tu i ówdzie jeszcze pływają, zatopionych okrętów pełno. Wszystkiemu obecny rząd morski winien. Zmienić rząd!

— Zmienić rząd! — powtórzyła gromko reszta bałwanów. — Nam oddać całą władzę!

Tu do rozmowy wtrąciła się pewna stateczna fala.

— Kochane bałwany, czy aby macie rację? Czy wasze ujmowanie spraw nie jest zbyt powierzchowne? Czy nie widzicie, że w powojennych warunkach nikt nie umiałby rządzić lepiej? Zamiast demagogicznie szumieć, sięgnijcie głębiej, sięgnijcie do rzeczywistości i do przyczyn.

— Nie potrzebujemy sięgać głębiej! — krzyknęły bałwany. — Precz! My jesteśmy od tego, by pływać po wierzchu! Niech żyje Morskie Stronnictwo Ludowe! Niech żyje MSL!

A. TOM

Spływ do Gdańska

W Przemyślu, na Sanie odbyło się uroczyste pożegnanie ekipy łodzi, Oficerskiej Szkoły Saperskiej, zdążającej szlakiem San — Wisła do Gdańska, celem wzięcia udziału w Święcie Morza.

W skład ekipy weszło 2 oficerów, wychowanków szkoły, 8 podchorążych, uczestników walk o polskie morze oraz 2 przedstawicieli Ligi Morskiej. Delegację w imieniu szkoły żegnał zastępca komendanta Oficerskiej Szkoły Saperów mjr Szałecki.

Przyglądałem się nierównej walce...

Amerykański korespondent wojenny W. Shirers wydał książkę p. t. „Berlin Diary", w której opisuje w następujący sposób bitwę w Gdyni i obronę Oksywia we wrześniu 1939 r.

*

„Staliśmy na wzgórzu, zwanym Kamienna Góra, w środku Gdyni, pod żelaznym — o ironio — krzyżem... Niemcy używali wszelkich rodzajów broni, wielkich i małych dział, tanków i samolotów. Polacy mieli tylko karabiny maszynowe, karabiny ręczne i dwa działka przeciwlotnicze, które rozpaczliwie walczyły przeciwko niemieckim samolotom i tankom. Polacy — jak niewiele — nie tylko bronili się w okopach i za zasłoną kępy drzew i krzewów, lecz zamieniali każdy budynek na gniazdo karabinów maszynowych.

Dwa wielkie budynki, szkołę oficerską i radiostację przekształcili na prawdziwe fortece, strzelając z okien z karabinów maszynowych. Po upływie pół godziny pocisk niemiecki przebił dach i wzniecił pożar. Piechota niemiecka i tanki otoczyły budynek, lecz nie zdobyły pozycji. Polacy stale ostrzeliwali się z okien płonącego domu. Jakże dzielni i zdecydowani na wszystko byli Polacy! Niemiecki wodnopłatowiec kołował w pobliżu, szukając pozycji artyleryjskich. Przyłączył się do niego bombowiec i oba, nurkując, ostrzeliwały polskie linie obronne.

Wreszcie pojawiła się eskadra niemieckich bombowców. Położenie Polaków było beznadziejne. Pomimo to, walczyli nadal. Niemieccy oficerowie, stojący przy nas, sławili polskie męstwo. U naszych stóp, na ulicach Gdyni, kobiety i dzieci śledziły w milczeniu nierówną walkę...

Po południu pojechaliśmy do gdańskiego ratusza, bardzo pięknego gotyckiego zabytku, aby wysłuchać mowy Hitlera, pierwszej od chwili rozpoczęcia wojny. Usiadłem z boku i widziałem, jak szedł na podium, bardziej władczy, niż kiedykolwiek. Lecz także bardziej zagniewany podczas swego przemówienia, niż kiedykolwiek. Gdy mówił o Wielkiej Brytanii, twarz jego kurczyła się w histerycznej wściekłości. Potem, znajomi hitlerowcy zwierzyli mi się, że „stary" był wściekły, ponieważ liczył, iż wygłosi przemówienie w Warszawie. Czekał trzy, czy cztery dni na wejście do stolicy Polski, pożerany pragnieniem wkroczenia tam, jak Cezar, i wygłoszenia mowy zwycięzcy, lecz gdy Polacy odmówili poddania się i nadal trwali w zaciekłym oporze, jego cierpliwość się wyczerpała i czym prędzej pojechał do Gdańska...

Za Hitlerem szli Himmler, Bruckner, Keitel i inni w polowych mundurach. Większość z nich była nieogolona i wyglądali jak gangsterzy z Chicago".

Margaret Storm Jameson 6)

Po drugiej stronie

tłum. W. GOJAWICZYŃSKA - NADZIN

Aubrac spojrzał na nią:

— Dlaczego?

— A dlaczego nie? — powiedziała, uśmiechając się, — przecież nie wyrzuca nas pan jedynie dla przyjemności zrobienia jeszcze jednej rodziny bezdomną? Bylibyśmy bezdomni, wie pan, ponieważ w każdym domu we wsi jest już cztery albo pięć rodzin ze zbombardowanych miast. A sam pan widzi, że nie zmieścimy się łatwo w jednym pokoju. — Głos jej stał się drwiący. — To, że zostaliśmy pokonani nie sprawiło jeszcze, abyśmy chcieli mieszkać w kupie . Słyszymy często o tym, że musimy stać się cywilizowani. Mam nadzieję, że pan nie sądzi, że można to osiągnąć tym sposobem. Proszę mi wierzyć, rozczaruje się pan okropnie.

Aubrac powstał ze swego krzesła — może niechętnie, w każdym razie z widocznym bólem. Po raz pierwszy odezwał się bez swojej nieludzkiej rezerwy:

— Czy ktokolwiek będzie musiał przechodzić przez to piętro?

Miała uczucie, że mózg jej rozpręża się; bandaże zostały zdjęte i może używać muskułów dowolnie i łatwo. — „Muszę być ostrożna" — pomyślała. Ale nikt, kto odzyskał władzę w jakimś członku, nie może powstrzymać się, aby nie używać go z rozkoszą.

— Schody te nie prowadzą nigdzie, z wyjątkiem służbowego skrzydła. Ten zamek zbudowany był dla dwóch rodzajów ludzi. Trudno o coś odpowiedniejszego na dzisiejsze czasy.

— Mimo wszystko, czemu nie? — powiedział Aubrac, jakgdyby do siebie.

Spojrzał znów w twarz Marie. Uczyniła lekki gest ulgi, ukrywając swój triumf.

— Dziękuję, pan jest bardzo dobry.

Był zdaje się zły na siebie. Odwracając się od niej, ostro powiedział:

— Czy osoby mieszkające tu — wszystkie należą do rodziny?

— Tak, wszystkie, — odpowiedział Galen. — Moja żona. Kapitanowa von Leyde — moja szwagierka, panna von Leyde — zachwycona, że może okazać oczywistą pogardę, Lotta obróciła się tyłem, ukazując młody gładki kark i szorstkie jak u dziecka łokcie — mój syn. Sześć osób.

— Siedem — powiedziała Marie,—zapomniałaś Gregora.

— Ach, tak. Zapomniałem o nim. Właściwie on nie należy do rodziny.

— Może go pan włączyć, — powiedział sucho Aubrac. Usiadł znowu. — Proszę, aby jutro o tej porze ta część domu była zwolniona.

— Jestem panu niezmiernie wdzięczny, — uśmiechnął się Paul von Galen. — Muszę powiedzieć, że po raz pierwszy od wojny poczułem, że pewnego dnia będę mógł rozmawiać z Francuzem, jak żołnierz z żołnierzem, bez przypominania sobie przez cały czas, że jestem Niemcem.

Patrząc spod swoich zmęczonych powiek prosto przed siebie, Aubrac powiedział ze spokojną goryczą:

— Jestem szczęśliwy, nie uważam, żeby to było takie trudne.

Bertha von Leyde słuchała z twarzą co raz to bardziej nabrzmiałą. W tym miejscu wybuchła:

— Jak wam nie wstyd przychodzić tu z waszymi dzikimi obyczajami — i to po raz drugi?

— Może być pani spokojna, madame, — powiedział Aubrac nie patrząc na nią, — nie nauczyliśmy się nowych obyczajów, nawet podczas ostatnich pięciu lat.

Zanim zdążyła mu odpowiedzieć, angielski oficer i Heinrich wrócili. Anglik spojrzał na Aubraca z widocznym niepokojem. Dźwigając się z fotela, Aubrac, powiedział:

— Obejrzałeś wszystko? Dobrze. Idziemy.

Anna, mówiąc ze swoją naturalną dobrocią i prostotą, przerwała mu. Po raz pierwszy odkąd oficerowie weszli poruszyła się i jej wtrącenie wywarło taki sam efekt, jak nagłe otwarcie drzwi, albo płacz dziecka podczas sceny między rodzicami. Wszyscy spojrzeli na nią i każdy poczuł się winny — nawet Aubrac. I nawet Marie, która nagle zawstydziła się swego sprytu.

— Jeszcze jedno; zawsze robiłam sama pastę do mebli, z wosku, wie pan. Lepsze, niż to co można kupić. Czy mogę zostawić trochę — do użytku żołnierzy?

Aubrac patrzył na nią przez chwilę i odpowiedział niemal z dobrocią:

— Wyniesiemy niektóre z tych rzeczy. To napewno — wskazał ręką na olbrzymi mebel, przemyślnie rzeźbiony tak, że przedstawiał front katedry z jedną wieżą. Poniżej wieży, w wielu niszach mieściły się zamiast posągów — wachlarze, urodzinowe kubki, wielkanocne palmy i porcelana z herbami miast niemieckich. — Co to właściwie jest? — zapytał.

Anna uśmiechnęła się do niego z pobłażaniem:

— Ależ to kredens. Należał do mojej babki. To kopia katedry w Strassburgu, jak pan widzi.

— Kopia... — szepnął Aubrac. Twarz mu się skurczyła:
— Nie ma powodu, dlaczego by pani nie miała tego zatrzymać... Każę to przenieść do pokoi państwa.

— Pan jest bardzo dobry — odpowiedziała Anna.

„Tak, tak, — pomyślała ze złością Marie — może drwić jej kosztem". Zdania, którymi można było wydrwić jego pozorną dobroduszność napłynęły jej do głowy, ale zanim zdążyła się odezwać, Bertha von Leyde rzuciła się z furią na biedną Annę.

— Dobry — że pozwolił ci zatrzymać mój własny sprzęt — jeden czy dwa! — wściekała się. — Może podziękujesz mu także, że pozwolił mi zatrzymać moje ubranie!

Aubrac zignorował ją. Przechodząc obok jednego z luster, zawahał się i wziął miniaturę Johanna von Leyde:

(D. c n)